

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
AKDENİZ DÜNYASI ARAŞTIRMALARI BİLİM DALI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**15. VE 16. YÜZYILLARDA CEBELİTARIK'TA  
PORTEKİZ DONANMASI**

**YASEMİN KIZILARSLAN  
2501140003**

**TEZ DANIŞMANI  
PROF. DR. İDRİS BOSTAN**

**İSTANBUL - 2019**



T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS  
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı : YASEMİN KIZILARSLAN Numarası : 2501140003  
Anatolian Dalı /  
Anadolu Dalı / Programı : AKDENİZ DÜNYASI  
ARASTIRMALARI Danışmanı : PROF.DR. İDRİS BOSTAN  
Tez Savunma Tarihi : 13.06.2019 Sani : 14:00  
Tez Başlığı : 15. VE 16. YÜZYILLARDA CEBELTARIK'TA PORTEKİZ DONANMASI

TEZ SAVUNMA SINAVI, 10 Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliğinin 36. Maddesi uyarınca yapılmış, soruların sorularına alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / OYÇOKLUĞUyla karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- PROF.DR. İDRİS BOSTAN		Kabul
2- DOÇ.DR. YUSUF ALPEREN AYDIN		Kabul
3- DR.ÖĞR. ÜYESİ HÜSEYİN SERDAR TABAKOĞLU		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
1- DR. ÖĞR. ÜYESİ ÖZGÜR ORAL		
2- DR. ÖĞR. ÜYESİ GÜNEŞ İŞIKSEL		

## ÖZ

### 15. VE 16. YÜZYILLARDA CEBELİTARIK'TA PORTEKİZ DONANMASI

#### YASEMİN KIZILARSLAN

Portekiz, 1415'te Septe'yi alarak denizaşırı bir imparatorluk haline gelmiştir. Septe'den sonra Kuzey Afrika'nın kıyı bölgelerinde liman şehirleri kurarak Hint Okyanusuna kadar denizciler ve tüccarlar gönderilmiştir. Portekiz'in denizcilikte ilerlemesine en büyük katkıyı, devletin ve soyluların desteğini alan, lakabı "gemici prens" olarak bilinen Prens Henrique sağlamıştır. Endüslü bilim adamları ile İtalyan denizcileri bir araya getirerek gemi inşa tekniklerini ilerletmiş, okyanus koşullarına dayanıklı denizaşırı seferlere çıkabilen devasa gemiler inşa ettirmiştir. Prens Henrique'den sonra da denizcilik alanındaki ilerlemelere destek veren Portekiz kralları, Hint Okyanusunda "Portekiz Deniz İmparatorluğu" kurmayı başarmış, geniş bir ticaret ağı elde etmiştir.

Dünya denizcilik tarihine, Septe'nin alınmasıyla başlayıp Keşifler Çağı boyunca derin izler bırakan Portekiz, Atlantik'ten Hint Okyanusuna uzanan seyrüseferler düzenlenmiştir. Bununla birlikte, İtalyan ve Arap denizcilerin de gemi teknolojisine olan katkılarıyla ortaya çıkan Portekiz donanmasındaki gemileri değerlendirilen bu çalışma; 15. ve 16. yüzyıllardaki Portekiz deniz gücünü incelemektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Portekiz Donanması, Garb el-Endülüs, Portekiz Reconquistası, Septe, Prens Henrique.

## **ABSTRACT**

# **PORTUGUESE NAVY IN GIBRALTAR IN THE 15th AND 16th CENTURIES**

**YASEMİN KIZILARSLAN**

Portugal became an overseas empire in 1415 by conquering the Ceuta. After conquering the Ceuta, they were sent seafarers and traders as far as Indian Ocean, setting up port towns at the coast regions of North Africa. The greatest contribution to Portugal's maritime progress was provided by Prince Henrique, who received the support of the state and the nobles, known his sobriquet as the “sailor prince”. He rallied Andalusian scholars and Italian sailors to improving shipbuilding techniques, they built gigantic ships which could sail to overseas and resistance to sailing on oceanic conditions. The Portuguese kings, who supported the progress in maritime affairs after Prince Henrique, had succeed to establish “Portuguese Naval Empire” in Indian Ocean and had obtained a wide trade network.

This study which evaluated the ships in the Portuguese navy, which emerged with the contributions of Italian and Arab sailors to the ship's technology and as a result of the sailing from Atlantic as far as Indian Ocean, leaving deep traces to World's maritime history which beginning with the conquering of Ceuta and continuing throughout the Age of Discovery is examines Portuguese naval power in the 15th and 16th centuries.

**Keywords:** Portuguese Navy, Gharb Al- Andalus, Reconquest of Portugal, Ceuta, Prince Henrique.

## ÖNSÖZ

15. yüzyıldan itibaren büyük bir kolonileşme hareketinin öncüsü olan Portekiz, 16. yüzyıla kadar Hindistan'a uzanan bir imparatorluk haline gelmiştir. Portekiz'in etkin bir deniz gücü olabilmesindeki en önemli araç gemileridir. Donanma ve ticaret gemileri, Portekiz'in dünyaya yayılmasına imkan sağlamıştır. Dönemin ileri inşa teknolojilerini kullanarak inşa edilmiş *Galé*, *Caravela*, *Galeão*, *Nãu* gibi gemiler, Portekiz'in ilerlemesine katkı sağlayan önemli araçlar olmuştur.

Portekiz deniz gücünü ve kurulan büyük deniz imparatorluğunu anlayabilmek açısından donanmasının incelenmesi gerekmektedir. Tezde ağırlıklı olarak Portekizce ve İngilizce kaynaklar mukayese edilerek, 15. ve 16. yüzyıllarda Cebelitarık'taki Portekiz gemilerinin faaliyetleri incelenmiştir. Çalışmada, 15. yüzyıl öncesindeki Portekiz denizciliği hakkında da oldukça ayrıntılı bilgiler mevcuttur. Tezin ana kaynaklarını, Portekiz ve Hindistan Ulusal Arşivindeki yayınlanmış belgeler oluşturmaktadır. Ayrıca yine Portekiz kronikleri, birinci elden kaynak olduğu için kullanılabilir önemli bir malzeme külliyatı oluşturmaktadır. Bu sebeple tezde, Portekiz tarihinde önemli yeri olan; Gomes Eanes de Zurara kroniklerinden de yararlandığımı belirtmek isterim.

Bu çalışma, giriş, üç bölüm ve sonuçtan oluşmaktadır. Giriş kısmında tezin amacı ve ele alınan konuyla alakalı mevcut kaynakların değerlendirilmesi yapılmıştır.

Birinci bölümde, giriş mahiyetinde Portekiz tarihine genel bakış ve Portekiz denizciliğinin gelişim süreçlerine dair tarihi veriler ışığında kapsamlı bir inceleme yapılmıştır. Buna ilave olarak, Portekiz Endülüsü ve onlardan kalan bilimsel ve kültürel mirasın Portekiz denizciliğine katkıları üzerinde durulmuştur.

İkinci bölümde, Keşifler Çağı (1400-1600) boyunca Portekiz denizciliği, Prens Henrique'in (1385-1460) Portekiz denizciliğine katkıları, Afrika kıyılarına yapılan ilk denizaşırı seferler, bu seferler sonucunda zapt edilen yerler ve ele geçirilen köleler, krallıktan imparatorluğa uzanan Portekiz genişlemesi ve bu

genişleme sırasında meydana gelen kolonileştirme hareketleri hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Üçüncü bölümde ise, gemi inşa teknikleri ile Portekiz'in denizciliğe verdiği önem göz önünde bulundurularak Portekiz donanma gemileri, Hint Okyanusunda kurulan Portekiz donanmasındaki Asya kökenli yardımcı kuvvetler ile diğer devletlerin donanmaya olan etkileri hakkında bilgi verilmiş, donanmada kullanılan toplar ve silahlar hakkında değerlendirmeler yapılmıştır. Ekler kısmında, Prens Henrique döneminde keşfedilen/ele geçirilen yerlerin listesi, Karasuları dışındaki Portekiz gemileri ile Endülüslü coğrafyacı İdrîsî'nin haritaları ve ondan yararlanılarak çizildiği varsayılan ve 1459'da Portekiz kralı V. Afonso'ya sunulan Fra Mauro haritasına yer verilmiştir.

Tezin konu başlığının; “15. ve 16. Yüzyıllarda Cebelitarık'ta Portekiz Donanması” olması, Cebelitarık Boğazının, diğer adıyla Septe Boğazı'nın güney kısmında bulunan Septe şehrinin 1415'te Portekizliler tarafından alınmasından sonra Lizbon ve Portekiz'in diğer limanlarına ek olarak buranın bir liman ve denizcilik merkezi şeklinde yapılandırılarak Portekizli tüccar ve denizcilerin denizaşırı seferleri için üs haline getirilmesinden dolayıdır. Bu bağlamda, Septe'de bulunan Portekiz donanması ve gemileri inceleme konusu yapılmıştır.

Bu tezin hazırlanması esnasında emeği geçen, tüm yoğunluğu arasında çalışmamı itinayla takip ederek desteklerini esirgemeyen, iyi bir çalışma ortaya çıkması için yaptığı katkılarla sabırla yanımda olan kıymetli hocam Prof. Dr. İdris BOSTAN başta olmak üzere, tez konumun belirlenmesinde fikir vererek katkıda bulunan ve tezimi okuyarak düzeltmelerde yardımcı olan hocam Dr. Hüseyin Serdar TABAKOĞLU'na, tez jürimde bulunarak pek çok konuda yapıcı ikazlarıyla beni yönlendiren hocam Doç. Dr. Yusuf Alperen AYDIN'a ve yaşadığım tüm bu süreçte desteğini asla eksik etmeyen, manevi olarak her zaman yanımda olarak yol gösteren Dr. Hesna HARAL hocama müteşekkirim.

Ayrıca kaynak temininde büyük desteği olan değerli Kenneth Baxter WOLF, Escola Naval'dan değerli Augusto Alves SALGADO, Texas A&M University'den Filipe CASTRO'ya, maddi ve manevi olarak bana bugüne kadar hep destek olan

aileme, kıymetli eşim Batuhan KIZILARSLAN'a, oğlum Selim KIZILARSLAN'a, aile dostumuz Hatice BAL ile ailesine, değerli arkadaşlarım Kübra KARAKÖZ'e, Özlem AY'a İslam Araştırmaları Merkezi (İSAM) kütüphanesi çalışanlarına teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmada ele alınan konu, tüm detaylarıyla ortaya konulduğu ve tüm noktalara değinildiğini iddia etmek yanlıştır. Ancak, mümkün olduğunca titiz davranarak ilmi açıdan uygun bir tez ortaya çıkarmaya özen gösterdim. Titizlikle tamamlanılan bu çalışmanın “Akdeniz Dünyası Araştırmaları” sahasına katkıda bulunmasını ve ileriki çalışmalara bir basamak olmasını temenni ederim.

İstanbul, 2019

Yasemin KIZILARSLAN

## İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	iii
ABSTRACT .....	iv
ÖNSÖZ.....	v
RESİMLER LİSTESİ .....	x
HARİTALAR LİSTESİ .....	xii
KISALTMALAR LİSTESİ .....	xiii
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### 15. YÜZYIL ÖNCESİNDE PORTEKİZ VE DONANMASININ DURUMU

1. 1. Portekiz Denizcilik Tarihine Genel Bakış .....	7
1. 2. Endülüs Varlığı ve Portekiz Reconquistası .....	8
1. 2. 1. Garb el-Endülüs .....	12
1. 2. 2. Portekiz'deki Özgür ve Köle Müslümanlar .....	15
1. 2. 3. Portekiz'e Endülüs Mirası .....	24
1. 2. 3. 1. Kadran .....	24
1. 2. 3. 2. Usturlap .....	25
1. 2. 3. 3. Gemi İnşa Teknolojisi .....	28
1. 3. Krallıktan İmparatorluğa Portekiz .....	32
1. 4. Denizlerde Portekiz'in Durumu .....	34

### İKİNCİ BÖLÜM

#### KEŞİFLER ÇAĞINDA PORTEKİZ (1400 – 1600)

2.1. Akdeniz'den Portekiz'e Denizcilik Akımı .....	38
2. 2. Septe'nin Ele Geçirilmesi.....	45
2. 2. 1. Viseu Dükü "Gemici" Henrique (1385 – 1460).....	53



2. 3. Portekiz'in Gelişmesine Yol Açan Faatliyetler .....	57
2. 4. Kuzey Afrika'daki Yayılmacılık Hareketi .....	75
2. 5. Portekiz'in Kolonileştirme Faaliyetleri .....	86

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 15. VE 16. YÜZYILLARDA PORTEKİZ DONANMASI

3.1 Gemi İnşa Teknikleri .....	97
3.1.1. Shell- First Tekniği / Casco- Primeiro (Pt.) (Önce-Kabuk) .....	98
3.1.2. Frame-First Tekniği / Cavernas - Primeiro (Pt.) (Önce-İskelet) .....	99
3.2. Portekiz Tersane ve Limanları.....	100
3. 3. Portekiz Donanma Gemileri .....	105
3. 3. 1. Barca (Barça) .....	107
3. 3. 2. Barinel .....	112
3. 3. 3. Galé ( Kadirga) .....	114
3. 3. 4. Caravela (Karavel).....	117
3. 3. 5. Galeão (Kalyon) .....	124
3. 3. 6. Nãu (Karaka) .....	128
3. 4. Portekiz Donanmasındaki Silah ve Mühimmatlar .....	134
<b>SONUÇ</b> .....	<b>139</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>141</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>172</b>

## RESİMLER LİSTESİ

<b>Resim 1:</b> Kadran Örneği.....	25
<b>Resim 2:</b> Örnek Bir Usturlap Üzerinde Ön Kısım.....	27
<b>Resim 3:</b> Örnek Bir Usturlap Üzerinde Ön Kısım.....	27
<b>Resim 4:</b> Pirinçten Yapılmış, Gümüş Kakma Usturlap (14. Yüzyıl- Toledo).....	28
<b>Resim 5:</b> Pirinç Usturlap (14. Yüzyıl-Toledo). ....	28
<b>Resim 6:</b> I. João Tarafından Bizzat Yazılmış, Septe'nin Alınması İçin Ülkede Seferberlik Hazırlıkları Esnasında Uyulması Gereken Kurallar Hakkındaki Belge .....	48
<b>Resim 7:</b> Ünlü Portekizli Ressam Nuno Gonçalves Tarafından Çizilen, Arzila'nın Alınmasına Dair Goblen .....	81
<b>Resim 8:</b> Mozaik Üzerinde 15. ve 16. Yüzyıllarda Kullanılan Portekiz Gemileri....	95
<b>Resim 9:</b> 1572 Yılında Georgius Agrippinensis Tarafından Yapılan Gravürden 1970'de D. Maria De Lurdes Araújo Silva Tarafından Yapılan 16. Yüzyıl Lizbon Liman ve Gemilerini Gösteren Bir Goblen .....	103
<b>Resim 10:</b> 16. Yüzyıl Portekiz Gemilerini Gösteren Tablo.....	106
<b>Resim 11:</b> Barca Minyatür Örneği.....	109
<b>Resim 12:</b> João Brás De Oliveira Tarafından Oluşturulan Barca Taslağı(19. yy.)	111
<b>Resim 13:</b> Barinel Minyatür Örneği .....	113
<b>Resim 14:</b> Malabar Kıyılarında Kullanılan Bir Portekiz Kadırgası (16. Yüzyıl)....	116
<b>Resim 15:</b> 4 Direkli Caravela Redonda Minyatürü .....	121
<b>Resim 16:</b> 3 Direkli Caravela Latina Minyatürü .....	122
<b>Resim 17:</b> Nău (Karaka), Galleon (Kalyon), Caravela (Karavel), Galé (Kadırga) Cinsi Portekiz Donanma Gemileri.....	123
<b>Resim 18:</b> İki Ambarlı Bir Kalyon Ön Kısımının İçten Görünüşü.....	124
<b>Resim 19:</b> İki Ambarlı Bir Kalyon Arka Kısımının İçten Görünüşü.....	125
<b>Resim 20:</b> São Gabriel Minyatürü.....	129
<b>Resim 21:</b> Nău Taforeia Minyatürü (15. Yüzyıl) .....	130
<b>Resim 22:</b> Madre De Deus Minyatürü.....	131
<b>Resim 23:</b> 16. Yüzyıl Sonlarında Lizbon Sarayı, Tersanesi ve Portekiz Donanma Gemileri .....	132

**Resim 24:** Vasco Da Gama'nın 1502'de Çıktığı Hindistan Seferinde Kullandığı Nãu  
Tipi Donanma Gemileri ..... 133

**Resim 25:** Portekiz Donanma Gemilerinden Kullanılan Falconete Topu (Temsili) 137



## HARİTALAR LİSTESİ

<b>Harita 1:</b> Garb el-Endülüs .....	14
<b>Harita 2:</b> 14. Yüzyılda Portekiz’de Yaşayan Müslüman Topluluklar .....	19
<b>Harita 3:</b> 15. Yüzyılda Portekiz’de Yaşayan Müslüman Topluluklar .....	23
<b>Harita 4:</b> Cabo De Bojador .....	55
<b>Harita 5:</b> Cabo De Bojador, Afrika’nın Batı Kıyıları Ve Diğer Adalar .....	63
<b>Harita 6:</b> 15. ve 17. Yüzyıllar Arasında Portekiz’in Afrika’da Kurduğu, Kölelerin Toplandığı Freitorias Merkezleri .....	74
<b>Harita 7:</b> Atlantik Adaları .....	77
<b>Harita 8:</b> Portekiz’in Kuzey Afrika Seferleri .....	85
<b>Harita 9:</b> Lucos Nehri Üzerindeki Graciosa Kalesi İnşaat Alanı ve Kasrülkebir Savaş Meydanına Yakınlığı .....	84
<b>Harita 10:</b> Portekiz Nehir ve Limanları (15. yy.) .....	102
<b>Harita 11:</b> 15 ve 16.Yüzyıllarda Porto Tersaneleri .....	104

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>ANTT</b>	: Arquivo Nacional Torre do Tombo
<b>AML</b>	: Arquivo Municipal de Lisboa
<b>b.</b>	: Bölüm
<b>bkz.</b>	: Bakınız
<b>c.</b>	: Cilt
<b>Çev.</b>	: Çeviren
<b>d.</b>	: Dosya
<b>DİA</b>	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
<b>Ed.</b>	: Editör
<b>H.</b>	: Hicri
<b>HAG</b>	: Historical Archive of Goa
<b>Haz.</b>	: Yayına Hazırlayan
<b>n.</b>	: Numara
<b>Org.</b>	: Organizatör
<b>Pt.</b>	: Portekizce
<b>RFL</b>	: Revista da Faculdade de Letras
<b>RI</b>	: Regimentos e Instruções
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S.</b>	: Sayı
<b>TDV</b>	: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları
<b>v.d.</b>	: Ve diğerleri / ve devamı
<b>yy.</b>	: Yüzyıl



## GİRİŞ

15. ve 16. yüzyıllarda meydana gelen önemli keşiflerde ve denizlerdeki dünya tarihinin seyrini değiştiren gelişmelerde Portekiz'in büyük katkısı vardır. Portekiz, bu dönemlerde özellikle denizlerde etkin rol oynayan bir devlet olmasına rağmen, ülkemizde, Portekiz'in Keşifler Çağı öncesinde ve sonrasında denizlerdeki faaliyetleri ve donanması hakkında detaylı bilgi veren birkaç kitap ve tez dışında yazılmış kaynak yoktur. Denizcilik tarihi alanında, Portekiz'in yerinin çok önemli olmasına rağmen, yararlanılabilecek Türkçe kaynakların kısıtlı olması ve Portekizce kaynakların Türkçe kaynaklarda yeterince kullanılmamasından doğan bir boşluk vardır. Bu çalışma, Osmanlı donanması ile Portekiz donanması arasındaki mücadelelerin zorluğunu, Osmanlı donanmasının ne kadar güçlü bir donanma ile mücadele ettiğini anlamamıza da katkı sağlamakla beraber, dönemin Portekiz deniz gücü ve gemi teknolojilerini inceleyen ilk Türkçe çalışmadır. Bu sebeple, ele alınan konunun yurt içindeki ve dışındaki kaynakları, ulaşılabildiği nispette kaynakça kısmına eklenmiştir. Ancak, tüm literatürü kapsadığı iddia edilemez. Zira Portekiz donanma gemileri hakkındaki ana kaynakların bulunduğu Torre do Tombo ve diğer arşivlerin tüm belgelerine ulaşma hususunda bazı zorluklarla karşılaşmıştır. Buna rağmen, literatürde temel kaynak olarak kabul edilen ve tezde kullanılan birkaç eserden bahsetmek gerekir.

Tezde, bazı arşiv kaynaklarından yararlanılmıştır; Orijinali Lizbon belediye arşivinde bulunan, *Septe çıkarması* için yapılan hazırlıklar kapsamında I. João tarafından yazılan seferberlik kararnamesinden yararlanılmıştır. Belgede seferberlik ilan edilerek halkın uyması gereken kurallar hakkında emirler verilmiştir. Bunun yanı sıra, Goa Arşivi'nde bulunan arşiv kaynaklarından Vasco da Gama'nın nâusu São Gabriel'in mühimmatı hakkındaki belge, karavellerde kullanılan gemi toplarının ağırlıkları ve cinsleri hakkındaki belge ve yardımcı gemi olarak kullanılan *palla* gemisi hakkındaki belgeden yararlanılmıştır. Ayrıca ekler kısmında, 4 direkli Portekiz nâusunun en eski tasvirinin çizildiği, yine Lizbon belediye arşivinde bulunan belgeden yararlanılmıştır.

Keşifler Çağı'nda Portekiz hakkında kâşiflerin gözlem raporları, günlükleri ve yolcuları esnasında yazdıkları eserleri Portekiz denizcilik tarihi açısından önemli yer tutan kaynaklardır. Arşiv kaynakları dışındaki kaynak eserler arasında, Portekizli kronik yazarı Gomes Eanes de Zurara, eserlerinde gerek Portekiz denizciliğinden gerek Portekiz donanmasından ayrıntılı şekilde bahsetmiştir. Özellikle Portekiz'in deniz imparatorluğu haline geldiği dönemde denizcilerle seferlere çıkması ve bu seferler esnasında gördüklerini eserlerine aynen aktarması sonucunda eserleri günümüze ulaşan temel kaynaklardır. Tezin hemen her kısmında Gomes Eanes de Zurara kroniklerinden yararlanılmıştır. Zurara, *Crónica de Tomada de Ceuta Por El-Rei D. João I'* adlı kroniğinde, I. João döneminde yapılan denizcilik çalışmalarından, Portekiz'in ilk denizaşırı toprağı olan Septe'nin alınmasından ve buranın alınmasının önemli sebeplerinden birinin denizaşırı seferler için bir üs haline getirilmek istendiğini belirtmektedir. Ayrıca Gine kroniğinde<sup>2</sup>, Prens Henrique'in denizcilik alanına katkıları, donanmanın oluşumunda yapılan hazırlıklar ile yaşadığı dönemdeki kralların özellikle yabancı ünlü denizcilere destek olmak suretiyle deniz teknolojisine katkıları ve Gine'nin ele geçirilme süreci hakkında da bilgiler vermiştir. Verdiği bilgiler doğrultusunda Portekiz tarihi hakkında önemli kaynak sayılan bu kronikler, Keşifler Çağı'nı başlatan Portekiz'in nasıl başarılı olduğu ve kralların izlediği siyaset hakkında temel kaynak olarak bilinmektedir. Kaynak eser olarak yararlanılan diğer bir eser Alvise da Cadamosto'ya aittir. Ekonomik sıkıntıların iyileşmesi için etkili bir yol olan köle ticareti, özellikle Cabo de Bojador'un ötesine yapılan keşif seyahatleriyle büyük oranda artmıştır. Portekiz ekonomisini köle ticareti önemli derecede etkilemiştir. Portekizliler köle ticareti yapabilmek için ele geçirdikleri Afrika topraklarında *feitorias* denilen "ticaret merkezleri" kurmaya başladılar. Ticaret merkezlerine büyük katkıda bulunan İtalyan asıllı Alvise da Cadamosto<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Gomes Eanes de Zurara kroniğinin iki farklı tarihte farklı kişiler tarafından hazırlanan eserlerden yararlanılmıştır. Gomes Eanes de Zurara, **Crónica de Tomada de Ceuta Por El-Rei D. João I**, Çev. Francisco Maria E. Pereira, Lisboa 1915, b. 50; Gomes Eanes de Zurara, **Crónica da Tomada de Ceuta Por El-Rei D. João I**, Çev. Alfredo Pimenta, Lisboa 1965.

<sup>2</sup> Gomes Eanes de Zurara, **The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea**, Çev. Charles Raymond Beazley, Hakluyt Society London 1896, seri I, b. XCV.

<sup>3</sup> Avise Da Cadamosto'nun *Navigazioni* adlı eseri İtalyanca olup, Damião Peres'in Portekizce olarak yayımladığı ve başlığının *Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra* olarak belirtildiği eserden yararlanılmıştır. Bu eserin iki farklı basımı vardır; Avise Da Cadamosto, **Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra**, Ed. Damião Peres, Lisboa 1948; Avise Da Cadamosto, **Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra**, Ed. Damião Peres, Lisboa 1988.



eserinde, Gine-Bissau bölgesinde keşfettiği yerler ve köle avcılığı hakkında bilgiler vermektedir. Alvise da Cadamosto'nun yanı sıra, kaynak eser olarak Antonio Cordeyro kroniğinden yararlanılmıştır. Kronikte, Madeira, Azor ve Cape Verde adalarının keşfi ve buralara yerleşilmesi hakkında detaylı bilgiler verilmektedir. Bunun dışında Cordeyro, adalarda şeker kamışı üretimi hususunda, Madeira adasının ilk zamanlarda bir üretim laboratuvarı haline getirildiğinden bahsetmektedir. Portekiz denizcilik tarihi açısından önemli katkılarından dolayı Prens Henrique'in denizcilik alanındaki faaliyetleri hakkında bilgi veren Damião de Góis tarafından yazılan kronik de yararlanılan kaynak eserlerdendir. Ek olarak Fernando Oliveira'nın<sup>4</sup> Academia de Marinha tarafından çevrilen kaynak eseri, Portekiz donanmasında kullanılan gemiler (*Barca*, *Barinel*, *Galé* (Kadırga), *Caravela* (Karavel), *Galeão* (Kalyon) ve *Nãu*) hakkında detaylı bilgiler vermektedir. Nãunun en gelişmiş halini inşa eden ilk ülke olarak Portekiz, bu gemiyi denizlerdeki hâkimiyetinin önemli bir enstrümanı olarak kullanmıştır. Fernando Oliveira'nın Denizcilik Tarihi Arşivi'nde bulunan, 16. yüzyıl Portekiz askeri tersanelerinin özellikleri hakkında detaylı bilgi veren kaynak eserinden de yararlanılmıştır<sup>5</sup>.

Portekiz denizcileri için Kuzey Afrika'daki Cabo de Bojador'un ötesi tam bir muamma iken Prens Henrique'in gönderdiği denizciler, sert rüzgârlara ve olumsuz okyanus koşullarına rağmen, inşa ettikleri dayanıklı gemiler sayesinde, Cabo de Bojador'un ötesine ulaşmayı başarmışlardır. Buranın keşfi, Osmanlı'nın elinde bulundurduğu İpek ve Baharat ticaret yollarına alternatif olma ihtimali nedeniyle Portekizliler ve Avrupalı devletler açısından önemliydi. Zira Osmanlı ve ticaret yolları üzerindeki diğer ülkelerin ekonomisinin iyi olduğu dönemlerde, Avrupa hem veba ile hem de kıtlık ile savaşıyor, ekonomik anlamda büyük sıkıntılar yaşıyordu<sup>6</sup>. Anthony Rendell Disney, iki cilt olarak yayımlanan eserinde<sup>7</sup>; 1422-1434 yılları

---

<sup>4</sup> Fernando Oliveira, *O Livro da Fábrica das Naus*, Çev. Academia de Marinha, The Book of Naus Construction (1991), Lisboa 1580, s. 76.

<sup>5</sup> Fernando Oliveira, *Arte da Guerra do Mar: 1507 - 1581*, Arquivo Histórico da Marinha, Coimbra 1555.

<sup>6</sup> David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, Çev. Osman Bahadır, İstanbul 1995, s. 17.

<sup>7</sup> İki cilt olarak yayımlanan bu eserin her iki cildinden de yararlanılmıştır. Anthony Rendell Disney, *A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807 Volume I: Portugal*, Cambridge University Press 2009; Anthony Rendell Disney, *A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807 Volume II: The Portuguese Empire*, Cambridge University Press 2009.

arasında, Prens Henrique ve beraberindeki denizciler, Cabo de Bojador'un keşfine, muhtemelen Zurara'nın kroniğinde aktardığından daha fazla önem verildiğini ifade etmiştir. Bunun, prensin Grand Kanarya Adası'nın ele geçirilmesi için yoğun şekilde uğraştığı ve Fas'ın güneybatı sahillerine baskınlar düzenlediği zamanlarla eş zamanlı olarak yapıldığı düşünülmektedir. Disney, her iki ciltte, Portekiz donanması hakkında önemli bilgiler vermekle birlikte Portekiz tarihi hakkında geniş kapsamlı konulardan da bahsetmektedir. İlk cilt, Portekiz coğrafyasını demir çağından başlatarak Endülüs Emevi Devletinin yıkılışı ve Portekiz Krallığının kuruluşundan Septe'nin alımına kadar sürdürülmüş, ikinci cilt ise Septe'nin alınmasından Mozambik ve 18. yüzyıl reformlarına kadar getirilmiştir. Her iki ciltte de donanmaya ve donanmanın gelişim sürecine dair önemli kısımlar mevcuttur. Bunun yanı sıra, Keşifler Çağı Portekiz tarihi hakkında Damião Peres'in eseri İngilizce ve Portekizce olarak basılmıştır. Biri İngilizce, ikisi Portekizce olmak üzere 3 farklı basımdan da yararlanılmıştır<sup>8</sup>.

Türkiye'de Portekiz ve Osmanlı denizcilik tarihi araştırma ve incelemeleri arasında Salih Özbaran'ın doçentlik tezi<sup>9</sup> başta olmak üzere, *Portekizli Seyyahlar, Yemen'den Barsa'ya Sınırdaki Osmanlı, Umman'da Kapışan İmparatorluklar: Osmanlı ve Portekiz* adlı eserleri ile İdris Bostan'ın *Osmanlılar ve Deniz, 17. Yüzyılda Tersane-i Amire, Adriyatik'te Korsanlık, Osmanlı Akdenizi, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* gibi Portekiz ve Osmanlı denizciliğine dair yararlanabilecek eserler mevcuttur. Ayrıca Havva Önalın'a ait "Osmanlı-Portekiz İlişkileri Ve Hind Okyanusu Siyaseti (XVI. Yüzyıl)" konulu yüksek lisans tezinden, Portekiz'in Hint Okyanusundaki faaliyetleri hususunda yararlanılabilir.

---

<sup>8</sup> Damião Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses**, Porto 1943; Damião Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses**, Lisboa 1959; Damião Peres, **History of the Portuguese Discoveries**, Centenary Publication, Lisboa 1968.

<sup>9</sup> Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk – Portekiz Rekabet ve İlişkileri", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Doçentlik Tezi**, İstanbul 1976.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### 15. YÜZYIL ÖNCESİNDE PORTEKİZ VE DONANMASININ DURUMU

Atlas Okyanusu ve Septe'nin zaptından sonra Akdeniz'e kıyısı bulunması sebebiyle, denizlerle iç içe bir coğrafyaya sahip Portekiz'in denizcilik faaliyetleri her dönemde süregelmiştir. Genel olarak kıyı şeridinde yaşayan bölge halkının ana geçim kaynağı, bir denizcilik faaliyeti olarak adlandırabileceğimiz balıkçılıktır. İlk dönemlerde deniz şartlarına yeterince dayanıklı olmayan sandallarla balık tutarak yaşamını idâme eden yerli halk, zaman içerisinde basit sandallarının yerine, okyanus şartlarına daha dayanıklı ve daha fazla yük taşıyabilen tekneler inşa etmeyi başarmıştır. Bunun sonucunda balıkçılar, ilk dönemlerde sadece kendi ailesi ve etrafındaki insanlara kadar yetebilen balık miktarını da fazlaştırmak için balık ticareti yapmaya başlamıştır. Deniz ticaretine ilk olarak bu şekilde adım atan Portekizli denizciler, daha fazla gelir elde edebilmek adına her zaman daha hacimli balıkçı tekneleri inşa etme yoluna gitmişlerdir. Buna bağlı olarak zamanla gemi inşası hakkında bilgileri artmıştır. Gemi inşaat teknolojisinin ilerlemesi, sonraki yüzyıllarda kurulacak Portekiz donanmasına önemli katkılar sağlayacaktır. Erken dönemlerden itibaren denizcilik alanında temel teşkil eden bu gelişmeler, 16 yüzyılda güçlü Portekiz donanması ile sonuçlanacaktır. Bir döngü gibi balıkçılıktan başlayarak ticaretin ve denizciliğin geliştirilmesinin akabinde, deniz yoluyla ürettikleri malları satan, diğer ülkelerden ihtiyacı olan malları satın alabilen, güçlü bir ekonomiye sahip ve bunların sonucunda refah düzeyi yüksek bir toplum karşımıza çıkacaktır.

Romalıların bölgede hâkim olduğu süre zarfında Portekiz, ticari, ekonomik, mimari, tarımsal ve denizcilik gibi birçok alanda geliştirilmiştir. Romalıların İber Yarımadasındaki varlıkları bölgeye büyük katkı sağlamıştır. İlk kez şehirleşme hareketleri, yerleşik hayatta üretimin artması, ülkede ulaşımı kolaylaştırmak adına yapılan köprüler, su bentleri gibi mimari yapılar bu dönemde hayata geçirilmiştir.

Romalılar sonrasında kısa bir süre Vizigotların istilasına uğrayan bu bölgede, Romalılar kadar imar faaliyetleri sürdürülemediği ülke ekonomisi bozulmuştur<sup>10</sup>.

Vizigotların bölgedeki etkisi son bulduktan sonra 713<sup>11</sup> yılından itibaren Portekiz topraklarında varlığını gösteren İslam devleti, bölgede Romalılara paralel olarak, tarımsal, ekonomik, imar ve iskân gibi alanlarda önemli faaliyetlerde bulunmuş, ülkede barış ortamının hâkim olmasıyla birlikte birçok alanda başarılı çalışmalar yapmıştır. 1147 yılında Portekiz’de Endülüs egemenliğinin son bulmasıyla, I. Afonso (1147-1185) Portekiz Krallığını ilan ederek ilk Portekiz kralı olmuştur<sup>12</sup>. Portekiz Reconquistası ile Müslümanlardan kalan izlerin ülkeden hızla silinmesi sonucunda ülke Hristiyanlaştırılmış, Müslümanlar ülkeden çeşitli sebeplerle uzaklaştırılmış veya köle olarak çalıştırılmıştır. Bir grup Müslüman ise Hristiyanlığı kabul etmeleri şartıyla ülkede normal hayatını sürdürmeye devam etmiştir. Müslümanlara karşı uygulanan bu muameleler, İspanya’da da aynı ya da benzer şekillerde karşımıza çıkmaktadır<sup>13</sup>.

1415 yılında Kuzey Afrika’nın stratejik öneme sahip olan toprağı Septe’nin alınmasıyla birlikte imparatorluk haline gelen Portekiz, bu tarihten sonra denizcilik alanında, o dönemin en önemli imparatorluklarından biri haline gelerek Keşifler Çağı’nı başlatmıştır<sup>14</sup>. Kuruluş yıllarından itibaren ülkenin konumundan dolayı yöneticileri, Portekiz’in gemi inşa teknolojisini takip etmelerinin kaçınılmaz olduğunun farkındadır. Buna bağlı olarak kullandıkları gemileri sürekli geliştirdikleri tarihi kayıtlarda mevcuttur. Ayrıca keşif gezilerinde kullanılacak büyük gemilerin

<sup>10</sup> Disney, **Portugal I**, s. 20-33; David Birmingham, **A Concise History Of Portugal**, 2nd Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003, s. 15-16.

<sup>11</sup> Endülüs Emevi Devleti’nin kuruluş tarihi, Târik Bin Ziyâd emrindeki kuvvetlerle birlikte İber Yarımadasına çıktıkları 711 senesi kabul edilmektedir. Ancak Portekiz’in fethi 713 yılında meydana gelmiştir. Endülüs Emevileri Devleti kuruluşu ve siyasi tarihi hakkında bkz. Mehmet Özdemir, “Endülüs”, **DİA**, İstanbul 2009, c. 11, s. 211.

<sup>12</sup> Kral I. Afonso; 1109-1185 yılları arasında yaşamış, Leon Krallığı’ndan bağımsızlığını ilan ederek Portekiz Krallığı’nın ilk hükümdarı olmuştur. Portekiz’de “O Conquistador” sıfatı ile bilinir. 1147 yılında meydana gelen Portekiz Reconquistası dâhilinde I. Afonso önderliğinde Fransız, İngiliz, Alman, İspanyol ve Portekiz şövalyelerinden oluşan bir grup, Lizbon’u kuşatarak, şehri Endülüslülerin elinden aldı. Bu tarihten sonra Lizbon tekrar Hristiyanların egemenliğine girmiştir. Bu olaydan sonra Portekiz çevresinde Arapça, günlük hayattaki önemini yitirmiş, yerine Portekizce geçmiştir. Çoğunluğu oluşturan Müslüman nüfus, Katolik Hristiyanlığa döndürülmüş ve camiler kiliseye çevrilmiştir. Pedro Gomes Barbosa, **Conquista de Lisboa 1147: A Cidade Reconquistada aos Mouros**, Lisboa 2004, s. 11-12.

<sup>13</sup> Helen Rawlings, **The Spanish Inquisition**, Blackwell Publishing 2006, s. 47-66.

<sup>14</sup> Arnold, **Coğrafi Keşifler Tarihi**, s. 18.

inşası için devlet, denizcilere destek vermiştir. Maddi ve manevi olarak devletin tam desteğini alan gemi ustaları, dönemin en teknolojik gemilerine sahip olmak için denizcilik alanında ileri teknoloji kullanan diğer devletlerin bilim adamlarından da destek almıştır<sup>15</sup>.

## 1. 1. Portekiz Denizcilik Tarihine Genel Bakış

Donanma ve denizcilik alanındaki büyüme, Portekiz'in kuruluşundan önce başlamıştır. Doğu Akdeniz'in Fenike şehirlerindeki denizci tüccarlar tarafından, Portekiz'in zengin madenleri sömürülmeye başlandıktan sonra başta Fenikeliler olmak üzere dönemin Akdeniz medeniyetleri zenginleşmiştir. Fenikeli denizcilerin Portekiz madenlerini sömürgeleştirme faaliyetlerini, Atlantik kıyılarındaki limanlara ve sahillere damgasını vuran Yunanlar ve Kartacalılar izlemiştir. Bu gelişmeler, Portekiz'in kıyı bölgelerinin fakirleşmesine sebep olsa da, bölgeye gelen tüccarlar Portekiz'in ileride işine daha fazla yarayacak gemi inşa teknolojisini başlatmıştır<sup>16</sup>.

Roma döneminde, Guadiana Nehri kıyısındaki Mértola kenti, çevresindeki önemli maden kaynaklarına yakınlığı sebebiyle o dönemde özellikle maden ihracat limanı olarak kullanılmaktaydı<sup>17</sup>. Güney kıyılarındaki ve Sado Nehri kenarında ana sanayi balık konserveciliği idi. Portekize has ton balığı ezmesi, Fenikeliler tarafından geliştirilmiş, Roma döneminde Algarve'in ihracat malı haline gelmiştir. Bir Roma endüstrisi olan balık kurutması ve tuzlaması, Portekiz ekonomisinin günümüzdeki önemli sektörlerindedir<sup>18</sup>. Balıkçılık alanında yapılan önemli ilerlemeler, sonraki dönemlerde Portekiz'in denizcilik alanında başarılı olmasının ön çalışmaları olarak nitelendirilebilir.

8. yüzyılda İber Yarımadası'nda İslam Devleti hâkim iken, deniz ticaretinde deneyimsiz olan Batı Avrupa, Venedik'in geleneksel deniz ticaretini Bizans İmparatorluğu ile geliştirmesiyle güçlenmiştir. Venedik ve bölgedeki diğer liman

---

<sup>15</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 12.

<sup>16</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 12.

<sup>17</sup> João Xavier Matos, v.d. , "Roman Slag Distribution in the Portuguese Sector of the Iberian Pyrite Belt", **Sociedad Española Para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero**, León 2011, s. 564.

<sup>18</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 14.

kentleri, gelişmiş İslam ve Bizans ekonomileri ile o güne kadar ticari ve ekonomik anlamda bilgisiz kalmış batı Avrupa'nın finans sistemi arasında bağlantı kurmuştur. Kurulan bu bağlantı, o dönemde İtalya'nın bir kısmında egemen olan Lombardlar tarafından sağlanmıştır. Lombardlar, İslam ülkeleriyle kazançlı ticari ilişkilerini koruyarak görece özerklik kazanmışlardır. Başlangıçta İtalya coğrafyasında meydana gelen bu gelişmeler, zamanla batı Avrupa'nın ticaret ve ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur<sup>19</sup>.

## 1. 2. Endülüs Varlığı ve Portekiz Reconquistası

711 (H. 92) senesinde İberya'da İslam devleti kurulmuştur. 711'den 756'ya dek, 45 yılda 21 Endülüs valisi bölgede görev yapmıştır<sup>20</sup>. Valiler döneminin sonuna doğru ülkede bölünmüşlüğü hâkim olduğu ortamdan yararlanan Abdurrahman bin Muaviye, Cordoba (Kurtuba)'ya gelerek Endülüs Emevi Devleti'ni kurmuştur. Böylece Endülüs, Abbasi idaresinden çıkarak bağımsız bir devlet haline gelmiştir. 756-929 Emirlik dönemi, 929-1031 Hilafet dönemi olmak suretiyle toplam 275 sene hüküm sürülmüştür<sup>21</sup>.

Müslümanlar İber Yarımadası'nda fethedecekleri yerlere öncesinden bir elçi göndererek şehrin acilen teslim olmasını, eğer teslim olurlarsa belli bir miktar cizye vergisi karşılığında ülkedeki herkesin İslam devleti tarafından can, mal ve dinlerinin özgürce yaşayabilecekleri bir güven ortamı sağlanacaklarını beyan etmektedirler. Teslim olmazlarsa, şehir fethedildikten sonra erkeklerin infaz edilebileceğini, kadınlar ve çocukların köleleştirilebileceği bildirilmekteydi. Bu şartlar altında halkın geneli şehri direnmeden teslim ediyordu. Böylece barışçıl yolla şehirler fethedilmekteydi. Bir kısım topluluk ise Müslümanların kalıcı olmayıp bir süre sonra gidecekleri düşüncesiyle korkarak dağ ya da sığınaklara kaçmıştır. Müslümanların hızla Vizigotlara ait merkezleri ele geçirmesinden sonra Portekiz topraklarına ulaşmaları çok sürmeyecektir. Nitekim Musa bin Nusayr tarafından 713 senesinde

<sup>19</sup> Robert Sabatino Lopez, Irving Woodworth Raymond ve Olivia Remie Constable, **Medieval Trade in the Mediterranean World: Illustrative Documents-Records of Western Civilization**, Columbia University Press, New York 1955, s. 33.

<sup>20</sup> Emeviler'e bağlı olarak görev yapan Endülüs valilerinin göreve geliş ve gidiş tarihleri ile birlikte tam listesi için bkz. Lütfi Şeyban, **Endülüs**, Albaraka Türk Yayınları, İstanbul 2014, s. 34.

<sup>21</sup> Mehmet Özdemir, **Endülüs Müslümanları: Siyasi Tarih**, TDV, Ankara 2016, s. 88.

Lizbon'un da içinde bulunduğu Lusitania bölgesi fethedilmiştir. Algarve'daki pek çok yer ile birlikte Güney Alentejo bölgesi de hızlıca İslam ordularına teslim olmuştur. Musa bin Nusayr'ın oğlu Abdülaziz Kuzey Alentejo ve Estremadura'yı, Nusayr ise Beiras'ı almıştır. İki de 715'li yıllarda Dimaşk'a gitmeden önce Portekiz'in fethi tamamlanmıştı. Bundan sonra Portekiz toprakları yaklaşık 500 sene İslam devletinin hâkimiyeti altında kalacaktır<sup>22</sup>.

1008 - 1031 arasında ülkede meydana gelen idarî karmaşalar sonucunda otorite boşluğu doğmuştur. Ortaya çıkan bu otorite boşluğu sonrasında halk hilafeti lağvetmiştir. Endülüs hanedanı ülkeden sürgün edilerek yeni yönetimi ülke eşrafından oluşturulan bir şûra heyeti üstlenmiştir. Böylece Emevi Devleti yıkılarak yerine irili ufaklı beylikler kurulmuş ve beylikler dönemi (Tavaif-i Mülûk)<sup>23</sup> başlamıştır<sup>24</sup>. Tavaif-i Mülûk döneminde ülkenin parçalanmaya doğru gidişatı hızlanmıştır. Her hanedan kendi bölgesinde bir beylik / emirlik kurmuştur<sup>25</sup>. Bu emirlikler arasında sürekli çatışmalar meydana gelmiştir. Bugünkü Portekiz toprakları üzerinde kurulmuş olan iki beylik, Eftasiler ve Abbadîler sürekli diğer beyliklerle mücadele halinde olmuştur. Öyle ki; Eftasiler'in son emiri Ömer el-Mütevekkil, Eftasi Beyliğini Murabıtlar'a karşı muhafaza etmesi karşılığında Kastilya Kralı VI. Alfonso'ya Portekiz topraklarını devredeceğini beyan etmiştir. Abbadîler'de de buna benzer bir durum yaşanmıştır. Abbadîler, Zirîler'in hâkimiyeti altındaki Gırnata'yı almak istemişler, bunun için Kastilya Kralı ile Gırnata şehrine birlikte hücum edip işgal gerçekleştikten sonra şehirdeki taşınabilir tüm malların Kastilya'ya verileceğini taahhüt etmişlerdir. Bu durum karşısında Zirîler, kendi dinine mensup olan Abbadîler'in bu ihanet planını Kastilya'ya her yıl 30.000 Dinar haraç ödeyeceğine dair anlaşma yaparak bozmuşlardır. Böylece Müslümanlar zayıf

---

<sup>22</sup> Disney, **Portugal I**, s. 53.

<sup>23</sup> Tavâif-i Mülûk; Endülüs Emevi Devleti'nin yıkılmasından sonra bölgede, 1031-1090 yılları arasında varlık gösteren; Abbâdîler, Amirîler, Bekrîler, Birzâlîler, Cehverîler, Demmerîler, Eftasiler, Hammudîler, Hârûnîler, Hazrûnîler, Hûdîler, Müzeynîler, Rezînîler, Tüçibîler, Yefrenîler. Zirîler ve Zünnûnîler gibi yirmi civarındaki küçük devleti ifade eder. Mülûkü't-Tavâif olarak da kullanılan tabir hakkında detaylı bilgi için bkz. Mehmet Özdemir, "Mülûkü't-Tavâif", **DİA**, İstanbul 2006, c. 31, s. 553-556.

<sup>24</sup> Lütfi Şeyban, **Reconquista: Endülüs'te Müslüman-Hristiyan İlişkileri**, İz Yayıncılık, İstanbul 2003, s. 49.

<sup>25</sup> Tavaif- i Mülûk dönemine ait emirliklerin hüküm sürdükleri tarihler ile birlikte listesi için bkz. Şeyban, **Endülüs**, s. 51.

düşmüş, bölgedeki Hristiyan devletlerin güçlenmesine sebep olunmuştur. Bunun doğal bir sonucu olarak, Reconquista'nın başlaması ivme kazanmıştır<sup>26</sup>.

Portekiz'deki din savaşları, Haçlı Seferlerine katılan şövalyelerin bölgeye getirilmesinden çok önce başlamıştır. Kuzey İberya dağlarında yerleşik olan Hristiyan güçler, Müslüman çağın neredeyse tamamında küçük çapta ayakta kalmıştı. 11. yüzyıla gelindiğinde, Kuzey İberya'da yaşayan Hristiyan gruplar, Portekiz'in Braga şehrinden İspanya'daki Toledo'ya kadar Müslüman bölgeye derinlemesine baskın düzenlemekteydi. Müslümanlar, Murabıtlar'ı İberya üzerinde İslam'ın temsilcisi olarak hâkim kılmak için Afrika'dan gelen askeri gücü yeniden sağlamıştı. Buna karşılık, Navarra Kralı Büyük Sancho'nun yardım çağrısı Fransız kabileler arasında destek bulmuştur. Fransa'nın Cluny şehrinde kurulmuş bir tarikat olan Cluny rahipleri ile Fransız şövalyeler, Portekiz'deki dini savaşlara katılmaya teşvik edilmiştir. Kral III. Sancho, Cluny rahiplerinin Hristiyan bölgede dini teşkilatlanma kurmasını istemiştir. Böylece Müslümanların etkinliğini azaltmayı hatta onları İberya'dan çıkarmayı hedeflemekteydi<sup>27</sup>.

I. Fernando, 1040'lı yıllardan başlayarak, Abbadîler, Eftasiler, Zünnûnîler, Zirîler ve Hûdîler'den haraç almaktaydı. Sorun yaşanan beylikler üzerine askeri sefer düzenleyip şehirleri talan etme yoluna gitmiştir. Bu durum zamanla işgallerin önünü açmıştır. Eftasiler'den Lamego ile Biseu alınmıştır. 1064'te Kulumri(ye)/Coimbra kuşatılmıştır. Kulumriye alındıktan sonra İslami kaynaklara göre halkın bir kısmı öldürülüp diğer kısmı esir edilmiştir. Hristiyan kaynaklara göre ise halk yanlarına sadece erzak alması şartıyla ülkeden sürülmüştür. Kulumriye'nin Müslümanların elinden alınmasıyla Müslümanlar Tejo Nehri'nin güney tarafına çekilmiştir. Bunun üzerine I. Fernando, hâkim olduğu topraklarda daha sonra bağımsız olacak Portekiz Kontluğu'nu kurmuştur<sup>28</sup>. Bundan sonra birçok Müslüman şehrini alarak topraklarını büyüten I. Fernando, kurduğu kontluğu oğulları arasında paylaşmıştır. I. Fernando'nun ölümünden sonra Portekiz – Galicia, Kastilya ve León olmak üzere üç yeni krallık ortaya çıkmıştır. León Kralı VI. Alfonso, 1076 senesinde, bu üç krallığı yeniden birleştirmiştir. VI. Alfonso, 1085'te Endülüs'ün en

<sup>26</sup> Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 171.

<sup>27</sup> Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 174.

<sup>28</sup> Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 176.



önemli şehirlerinden Tuleytula (Toledo) kentini işgal etmiştir<sup>29</sup>. Müslümanlar, Reconquista hareketinin farkına bu olay sonrasında varmışlardır. Bunun üzerine Kuzey Afrika'daki (Mağrib) Murâbitlar'dan, kendilerini mevcut durumdan kurtarmaları için yardım talebinde bulunmuşlardır<sup>30</sup>. Endülüs'e yardıma gelen Murâbitlar, Hristiyanları yenerek Endülüs'teki beylikleri tek bir çatı altında birleştirmiştir. Yabire (Evora), Üşbune (Lizbon), Şenterin (Santarem) geri alınmıştır. Kulumriye (Coimbra)'ye ulaşılmıştır ancak alınamamıştır. 6 yıl sonra burası da fethedilmiştir<sup>31</sup>. 1090-1147 yılları arasında İber Yarımadasında varlık gösteren bu yapı, sadece 57 yıl ayakta kalabilmiştir. Murâbitlar'ın yıkılmasıyla Endülüs siyasi birliği tekrar bozulmuş ve ikinci Tavaif-i Mülûk olarak adlandırılan döneme girilmiştir. Böylece Hristiyanlar, yeniden Reconquista hareketine başlama fırsatı bulmuşlardır<sup>32</sup>. Murâbitlar'ın Endülüs'teki varlığı son bulduktan sonra yine onlar gibi Kuzey Afrika'dan gelen Muvahhidler bölgede hâkim güç olmuştur<sup>33</sup>. Muvahhidler Endülüs'te, 1147'den 1238'e kadar toplam 91 yıl varlık göstermiştir<sup>34</sup>.

Gırnata Benî Ahmer Emirliği, diğer adıyla Nasriler 1238-1492 yılları arasında varlık göstermişlerdir<sup>35</sup>. Gırnata Benî Ahmer Emirliği'nin sona ermesinden sonra Müslümanlar hızla bölgeden gönderilmiştir. Kalan Müslümanlar ya köle olarak ülkede yaşamaya devam etmiş ya da Hristiyanlaştırılmıştır. Müslümanların yanı sıra Yahudiler de benzer muamelelere maruz kalmıştır. Reconquista'nın son aşaması olarak yayımlanan kararname, ilk etapta Yahudi tebaanın İber Yarımadası'ndan çıkarılması amaçlıdır ancak daha sonra bu kapsam genişletilerek Hristiyan olmayan tüm zümreyi kapsamıştır<sup>36</sup>.

<sup>29</sup> Günümüzde Todedo olarak bilinen şehrin Müslümanların elinden alınması hususunda detaylı bilgi için bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 178 – 181.

<sup>30</sup> Şeyban, **Reconquista**, s. 50. Ayrıca Murâbit sultanların hüküm sürdükleri tarihler ile birlikte listesi için bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 212.

<sup>31</sup> Şeyban, **Endülüs**, s. 59.

<sup>32</sup> Şeyban, **Reconquista**, s. 51.

<sup>33</sup> Muvahhid sultanların hüküm sürdükleri tarihler ile birlikte listesi için bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 238.

<sup>34</sup> Şeyban, **Endülüs**, s. 61.

<sup>35</sup> Gırnata Benî Ahmer Emirlerinin hüküm sürdükleri tarihler ile birlikte detaylı listesi için bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 272.

<sup>36</sup> Gırnata'nın kaybindan sonra Reconquista ve Hristiyanlaştırılma faaliyetleri hakkında bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 272- 278.

### 1. 2. 1. Garb el-Endülüs

Endülüslüler Portekiz'i, "Garb el-Endülüs" olarak adlandırmıştır. Algarve (El-Garb) şehrinin adı da buradan gelmektedir. Engebeli arazisi, soğuk iklimi ve özellikle Trás-os-Montes ve doğu Beira Alta'ya ulaşımı zor olan Kuzey Portekiz, Müslümanlar tarafından yerleşime uygun görülmemiştir. Bu nedenle buraya fazla yerleşim yapılmamıştır. Orta ve Güney Portekiz ise tam tersi olarak ılıman iklimi ve daha az engebeli arazisi ile Müslümanlar için yerleşim yeri olmaya daha müsaitti. Ayrıca bu bölgeler başkent Cordoba'ya (Kurtuba) yakınlığından dolayı da cezbedici olmuştur. Fetihlerden sonra Müslümanlar daha çok Orta ve Güney Portekiz topraklarına gelerek yaşamaya başlamıştır. Portekiz toprakları, Roma döneminde Lusitania eyaleti adında bir yönetim merkezi olarak kullanılmasına rağmen Endülüs döneminde herhangi bir yönetim birimi olarak kullanılmamıştır. Endülüslüler, Portekiz coğrafyasında idari olarak farklılaşmalarının yanı sıra Müslüman gelenekleriyle tarihi kültürlerini İspanya topraklarında olduğu kadar burada geliştirememişlerdir<sup>37</sup>.

Garb el-Endülüs'te yerel aristokrat sınıfa mensup kişiler arasından seçilen valiler, bölgeyi rotasyonla yönetmekteydi. Böylece iltimasın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Garb el-Endülüs, *kuwar* denilen, vali ile yönetilen on büyük bölgeye ayrılmıştı. Kuwar bölgeleri; Roma dönemine benzer şekilde bir ya da birden fazla şehirlerden oluşmaktaydı. En önemlileri; Bâce (Beja), Silves, Alcácer do Sal, Şenterin (Santarem), Uşbûne (Lizbon), Idanha ve Kulumriye (Coimbra) idi. Kuwarlarda, işçi sınıfının yaşadığı çok sayıda köylerin yanı sıra, daha sonra modern Portekiz diline, *aldeias* ya da *alcarias* şeklinde geçen *qaryas* adındaki bir tür özerk köylü topluluklarının yaşadığı yerler vardı. Her köye ait bir konsey vardı. Batı Endülüs, bölgeyi denizden ve karadan koruyabilmek için şehirler, kaleler ve bölgede *atalaias* olarak bilinen gözetleme kuleleriyle güvenli hale getirilmiştir. Her şehirde bir iç şehir (kalenin bulunduğu kısım) vardı ki; Endülüslüler bu kısımlara *alcaçova* adı verirlerdi. Kale içlerinde; sarnıç, idari binalar ve önemli sivil ve askeri görevlilerin evleri bulunmaktaydı. Bâce şehrine göre Şenterin ve Uşbûne şehirlerinde

<sup>37</sup> Disney, **Portugal I**, s. 53 – 54.

*alçaçova* kısmı daha genişti. Buralarda görev yapan ilk garnizon askerleri yerel halktan Müslüman olanlardan seçilmiştir ancak zaman zaman köle askerler de görev yapmıştır. 10. yüzyıldan itibaren, Kuzey Afrika'dan gelen Berberi asıllı askerler buralarda görevlendirilmiştir. Kuzeydeki Hristiyan gruplara saldırılar genellikle hafif süvarilerle yapılmaktaydı. Tam manasıyla bir savaş nadiren yapılmaktaydı<sup>38</sup>. 11. yüzyılın sonunda, Burgonya Dükü Eudes'in kardeşi Henrique, Douro Nehri üzerindeki Oporto limanının civarındaki topraklara egemen olmuştur. 9 Nisan 1097'de Henrique'in Burgonya kontluğu, Minho Nehri'nden Mondego Nehri'ne kadar olan Portekiz'in Atlas Ovalarında hak iddia etmiştir. Bunun sonucunda, İber Yarımadası üzerinde yüzyıllardır hüküm süren İslam devletinin hâkimiyetine karşı Hristiyan bir devlet, Portekiz'deki Müslüman beyliklerin iyi korunaklı şehirlerinde çatışmaya başlamıştı<sup>39</sup>.

Kuzey'de İslam devletinin varlığının sona ermesinin ardından Portekiz, krallık statüsünde ilk olarak 5 Ekim 1143<sup>40</sup>'te, Kastilya ve Leon kralı olan VI. Alfonso'nun Portekiz Kontluğu'nun bağımsızlığını tanınması ve I. Afonso'yu<sup>41</sup> Portekiz kralı olarak kabul etmesiyle bağımsız hale gelmiştir. Portekiz kontluğu kısa süre sonra "Portekiz Krallığı" statüsünü kazanmıştır. Daha önce VI. Alfonso tarafından Portekiz kontu olarak görevlendirilmiş Kont Henrique de Loren'in oğlu Afonso Henriques, kraliyet merkezini, hem Braga piskoposluğundan uzak olmayan, hem de dış saldırılara karşı güçlendirilmiş "Guimaraes" şehrinde kurmuştur. Sonrasında, hem Kuzeydeki Hristiyan grupların hem de dağınık haldeki Müslüman grupların savunduğu hâkimiyet iddialarına şiddetli bir şekilde meydan okumuştur.

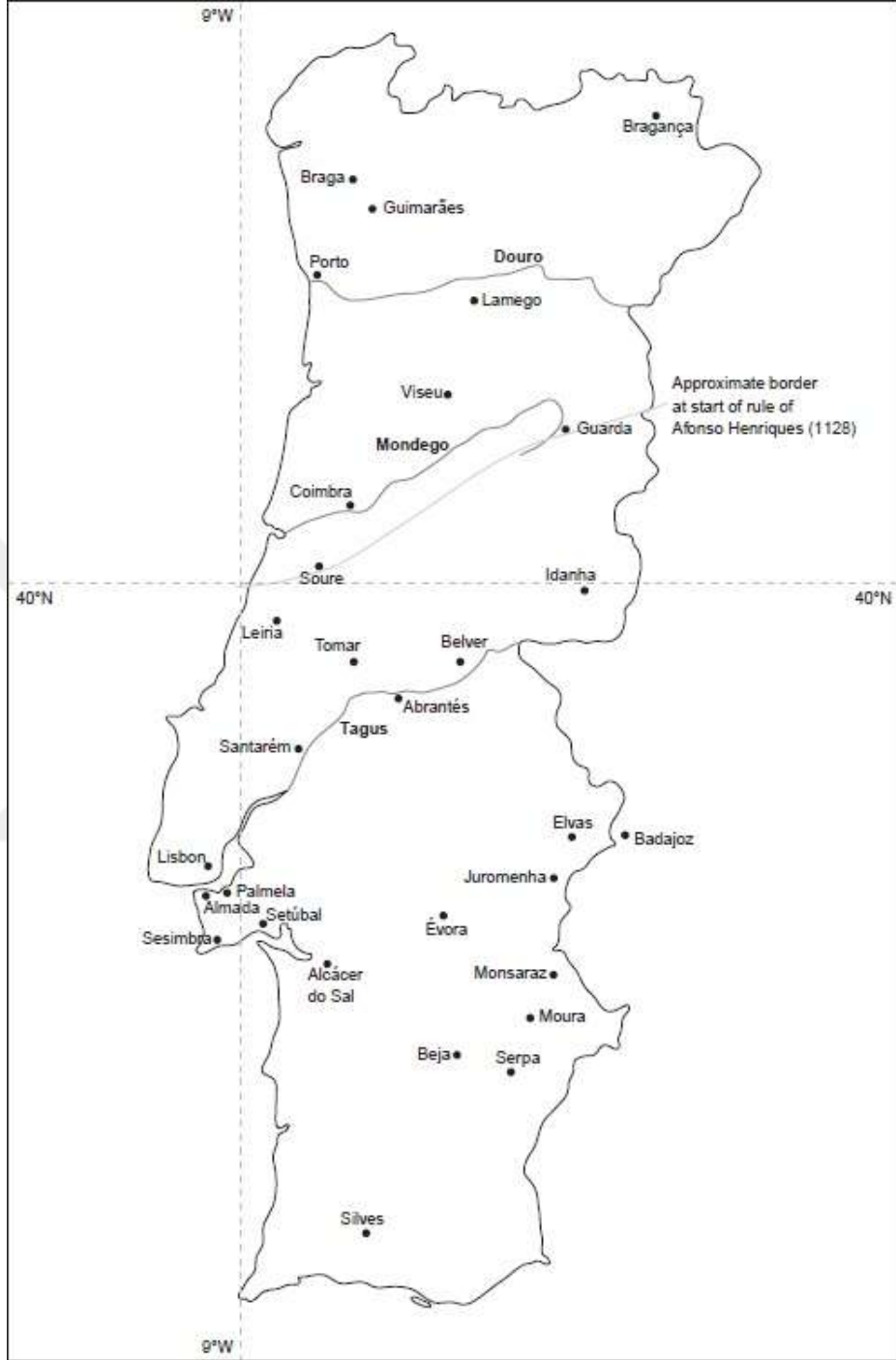
---

<sup>38</sup> Disney, **Portugal I**, s. 55-56.

<sup>39</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 18.

<sup>40</sup> 1109 tarihinde ismen Kastilya Krallığı'na ait bir eyalet olarak görünüyordu aynı zamanda bağımsız durumda idi. Resmi olarak 5 Ekim 1143 tarihinde Kastilya ve Leon kralı olan VI. Alfonso tarafından bağımsızlığı tanınmıştır. Konu hakkında bkz. Şeyban, **Reconquista**, s. 125.

<sup>41</sup> Leon Kralı VI. Afonso'nun babası Henrique of Burgundy'ye Portekiz eyaletini vermiş ve Henrique burayı Müslümanlara karşı başarıyla savunmuştur (1095-1112). Henrique, VI. Afonso'nun gayri meşru kızı Teresa ile evlendi; kocasının ölümünden sonra (1112) Portekiz'i oğlu Afonso'nun yaşına gelene kadar yönetti. Gücünü Afonso'ya bırakmayı reddetti. Aralarında çıkan çatışmayı Afonso kazanmıştır. Böylece, Afonso (I) 1128'da kral unvanını aldı. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 33-34.



**Harita 1:** Garb el-Endülüs

**Kaynak:** Disney, *Portugal I*, s. xxix.

Daha sonra Kastilya'yı ele geçiren Hıristiyan krallar kuzey Portekiz üzerinde egemenlik iddiasında bulunmuştur. Kuzeydeki krallıkların hak iddia etmelerinin sebebi ilk olarak I. Fernando'nun bölgeyi Müslümanlardan alıp Portekiz Kontluğunu

kurmasından kaynaklanmaktadır. Portekiz'in güneydeki Tejo Nehri ovalarına hâkim olma isteklerine, Murâbitların hâkimiyetindeki Müslüman cemaatler tarafından meydan okunmuştur. Portekiz, 12. yüzyılın ilk yarısında Müslüman grupları güneye doğru itmiş ve başkenti önce Coimbra'ya, sonra Haçlıların bu bölgeye gelerek şehri düşürme korkusuyla Lizbon'a taşımıştır. 12. yüzyılın ikinci yarısında, Fas'tan Avrupa'ya geçen Muvahhidler'in desteğiyle Müslüman güç canlanmıştır. Ancak 13. yüzyılda avantaj Hıristiyanlara dönmüştür<sup>42</sup>.

Portekiz'in kuruluşundan sonra Kral Afonso ve halefleri, Cluny şövalyelerinin dini ve askerî desteğiyle Endülüslüleri ülkelerinden gönderebilmek adına sürekli güneye doğru ilerlediler. 1147'de, I. Afonso öncülüğünde Fransız, Alman, İngiliz ve Portekiz şövalyelerinin birleşmesinden oluşan bir ordu ile Lizbon kuşatıldı ve Endülüslülerin elinden alındı. Ardından Lizbon yakınlarındaki önemli bir diğer kent olan Şenterin (Santarem) ele geçirildi. Böylece Hispanya'da Murabitlar dönemi sona ermiş, 1147-1238 yılları arasında İslam tarafında Muvahhidler varlık göstermeye başlamıştır. Lizbon ele geçirildikten sonra şehirde yaşayan Yahudi ve Müslümanların bir bölümünün katledildiği, bir kısmının zorla Hristiyanlaştırıldığı, işkencelerden kurtulanların ise ülkelerini terk ettikleri bilinmektedir. Kısa süre sonra Uşbûne (Lizbon), kesin olarak Müslümanların elinden çıkmış, Hristiyanların egemenliğine girmiştir. Portekizliler'in Lizbon'dan sonra 1249 senesinde Algarve'nin güney kıyılarına ulaşmasından sonra Portekiz Reconquistası tamamlanmıştır. Bu tarihten sonra artık Müslüman toplulukların ülkeden ayrılışları ya da ülkede kalma süreci başlamıştır<sup>43</sup>.

### **1. 2. 2. Portekiz'deki Özgür ve Köle Müslümanlar**

Reconquista hareketi tamamlandıktan sonra krallık, ülkede kalan Müslümanlar ile birleşerek, Hristiyan ve Müslümanların iç içe olduğu yeni bir krallık haline getirilmiştir. 12. yüzyılda İber Yarımadası'nda, esir Mağripililer ve savaş kölelerinin durumlarını aşamalı olarak değiştiren, onları özgür ve vergilendirilen bir topluluk haline getiren düzenleme resmî bir dönüm noktası olarak kabul edilmiştir.

<sup>42</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 18.

<sup>43</sup> Disney, **Portugal I**, s. 65.

Böylece Müslümanlar da krallık çatısı altında yaşayabileceklerdi. Müdeccenler (İber Yarımadasındaki İslam devletinin tamamen son bulmasından sonra Hristiyan idarecilerin verdiği güvencelere dayanarak bölgede kalan Müslüman ahali), kaynağı İslam hukuku olan vergi hükümlerine dayalı kararnamelele meşrulaştırıldı<sup>44</sup>. Portekiz müdeccenleri *diezmo*, *pecho de los moros* ya da *alfitra* denilen kişi başına senelik 1 *maravedi*<sup>45</sup> tutarında vergi ödeyecekti. Bunun dışında, dükkâncılar, inşaat ustaları ve yarıcılar birer *maravedi*, balıkçılar ise yarımşar *maravedi* ödeyeceklerdi. Bazı dönemlerde salma şeklinde vergi toplanmaktaydı. Bazen, müdeccenlerden devlet işlerinde dönemsel olarak çalışmaları istenmekteydi. Müdeccenler, neredeyse sadece müdeccen nüfusun yaşadığı *morerias* denilen köy ya da mahallelerde yaşamaktaydı. Kendilerini devlet müesseselerinde temsil eden cemaat liderleri vardı. Bu kişiler müdeccen cemaatlerin iç meselelerine ve davalarına bakmaktaydı. Belirli dönemlerde dönüşümlü olarak devlet yönetiminde görev alma imkânı belli bir süre sonra Hristiyanların üstünlüğü göz önünde bulundurularak müdeccenlerin elinden alınmıştır<sup>46</sup>. Kararnamelerin yayınlanmasından sonra köleleştirme faaliyetleri başlamıştır ancak yine de Güney Portekiz’de ve diğer birkaç bölgede az da olsa müdeccen taifesi bulunmaktaydı. Bu ayrıcalıklar, ayrıcalıktan ziyade ülkede varlığını sürdürmeye çalışan müdeccen ve sefaradlara uygulanan bir çeşit yaptırımlar zinciridir. Bu yaptırımlar ilk olarak 1170’de I. Afonso tarafından Lizbon, Almada, Palmela and Alcácer Müslümanları (Müslümanlar için alınan her karar Hristiyan ahali dışında kalan Yahudi topluluklar için de geçerlidir.) için verilmiştir. Sefaradlar’a zaman zaman Müslümanlardan daha ayrıcalıklı davranılmıştır. Örneğin şehirlerde sefaradların sinagogları krallık tarafından korunup gerektiğinde tamir edilebilmesine rağmen müdeccenler mescitlere bile sahip olamıyorlardı<sup>47</sup>. Diğer bir mesele, Aralık 1496’da kabul edilen, ülkedeki Müslüman/Yahudi ahalinin ya zorla Hristiyanlaştırılması üzerinedir ya da ülkeden sürgün edilmesi üzerinedir. 1496 kararnamesiyle ülkeden tüm Müslüman ve Yahudi ahalinin gönderilmesi resmen istenmiştir. İlk etapta özgür Müslümanları kapsayan bu kararnameye sonraları esir

<sup>44</sup> Robert I. Burns, **Muslims, Christians, and Jews in the Crusader Kingdom of Valencia**, Cambridge University Press 1984, s. 59.

<sup>45</sup> Murabit sikkesi. Detaylı bilgi için bkz. Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 348.

<sup>46</sup> Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 278 – 279.

<sup>47</sup> Özdemir, **Endülüs Müslümanları**, s. 279.

Mağripliler ve savaş köleleri de dâhil edilmiştir. Sürgün kararnameğine kralın bazı istisnai durumlarda ülkede kalmasına müsaade ettiği kişiler dâhil edilmemiştir<sup>48</sup>.

I. Afonso tarafından oluşturulan ilk kararname, Portekiz'in ülkedeki Müslüman toplulukları tanır niteliktedir. Hazırlanan tüzükte, İber Yarımadasındaki İslam devletinin tamamen son bulmasından sonra bölgede kalan özgür Müslümanlar'ın durumu yeni bir madde olarak ortaya çıkmış ancak 12. yüzyılda Müslümanların büyük çoğunluğunun özgürlüğüne kavuşamaması üzerine, onlara "Moriskolar" (*Mouros forros*) adı verilmiştir. Portekiz Krallığı Müslümanlara bu şekilde onlara köle muamelesi yapılmadığını kanıtlamaya çalışmıştır. Müslüman toplumlara özel bir statü gibi verilen morisko adı ile onların Hristiyan krallıkta siyasete katılmaları amaçlanmıştır ve kısmen başarılı olunmuştur.

1070 yılında yayımlanan tüzük iki ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Müslümanların kralın himayesi altında özerk bir topluluk oldukları bildirilir. İkinci bölümde ise yeni kurulan ülkenin mali masrafların olduğu ve kalkınmak adına Müslümanların da vergilendirme ve çalışma hakları gibi konularda katkıda bulunmaları istenmektedir<sup>49</sup>. Muvahhidlerin 1190-91 tarihli saldırısından sonra Almada, Palmela ve Alcácer şehirleri tekrar İslam toprağı olmuştur. Portekiz toprakları üzerindeki bu sürekli çekişme hali 1315 yılına kadar devam etmiştir. İlk tüzük, yayımlandıktan yüzyıllar sonra 1315 senesinden itibaren, Lizbon'da tüm ülkede hâkimiyet sağlandıktan sonra işleme konulabilmiştir. Portekiz sınırları içerisine dâhil edilen her yeni şehirle birlikte verilen taahhütler, hazırlanan tüzükler zamanla ihlal edilmeye başlanmıştır. Müslümanları zorla vaftiz edip Hristiyan dinine sokmak, Engizisyon Mahkemeleri aracılığıyla işkence yaparak Müslümanları katletmek, mallarını Hristiyan aileler arasında paylaşmak, çocuklarının ailelerinden ayrılması suretiyle Hristiyan okullarda okutarak onları iyi birer Hristiyan yapmaya çalışmak, kadınların tesettürünü zorla çıkararak kıyafetlerini Hristiyanlara

<sup>48</sup> François Soyer, **The Persecution of the Jews and Muslims of Portugal**, Leiden-Boston 2007, s. 243 – 253. Ayrıca bkz. Maria Filomena Lopes de Barros, **Tempos e Espaços de Mouros: A Minoria Muçulmana no Reino Português (Séculos XII a XV)**, Lisboa 2007, s. 595 – 611; Maria Filomena Lopes de Barros, "The Muslim Minority in the Portuguese Kingdom (1170-1496): Identity and Writing", **E-Journal of Portuguese History**, Porto 2015, S. 13, n. 2, s. 19.

<sup>49</sup> Maria Filomena Lopes de Barros, "Foral dos Mouros Forros de Lisboa-1170", **Os Forais de Palmela – Estudo Crítico**, Palmela 2005, s. 15-45.

benzetmek, çoğu zaman kadın ve çocukların satılması gibi uygulamalar konsüller ve Papa'nın yoğun baskısıyla İspanya'da olduğu gibi Portekiz'de de uygulanmıştır. 31 Mart 1492 senesinde İspanya'da kabul edilen Elhamra Kararnamesi, bölgedeki Müslüman ve Yahudiler için göç anlamı taşımaktaydı. İspanya'da yayınlanan bu kararnamenin ardından önemli bir kesim Portekiz'e göçmüştür. Diğer kesimler, Kuzey Afrika başta olmak üzere Hollanda, İngiltere, Osmanlı Devleti gibi dünyanın çeşitli yerlerine göçmüşlerdir. 5 yıl sonra, 5 Aralık 1496 senesinde I. Manuel (1495-1521) döneminde Elhamra Kararnamesi'nin bir benzeri Portekiz'de de yayınlanmış, buradaki ahali de yurtlarından sürülmüştür<sup>50</sup>.

I. Afonso döneminden itibaren Müslümanları köleleştirme faaliyetleri başlamış, 12. ve 13. yüzyıllarda devam etmiştir. 1147'de Haçlıların desteğiyle Müslümanların elinden alınan Lizbon'da esir düşenleri almak için I. Afonso Haçlılar ile anlaşma yapmıştır. Hemen ardından 1217'de Kasru Ebû Dânis'in (Alcácer do Sal) düşüşünden sonra yakalanan 3000 Müslüman köle de Lizbon'da satın alınmıştır. Bunun haricinde Hristiyan-Müslüman sınırları arasında yapılan baskınlarda esir alınan Müslümanlar da köle yapılmıştır<sup>51</sup>. Portekizlilerin 1249'da Algarve'ı almasıyla Portekiz toprakları üzerindeki Müslüman devlet tamamen ortadan kaldırılmıştır. Portekiz'deki Müslümanların varlığı dışında, 1415'te I. João döneminde Septe'nin alınmasıyla Kuzey Afrika'ya geçilerek imparatorluk haline gelen Portekiz'de deniz aşırı seferlere çıkılarak devletin zenginliği artırıldı. Zenginleşen Hristiyan tebaa, 1441 senesinden itibaren birçoğu Kuzey Afrika'dan getirilen Müslüman köleleri satın alarak evlerinde çalıştırmaya başlamışlardır. Bu kölelerin bir kısmı ise moriskolardandır. Portekiz, Kuzey Afrika'da Fas topraklarının iç kısımlarına ilerledikçe daha fazla köle sahibi olmuştur<sup>52</sup>.

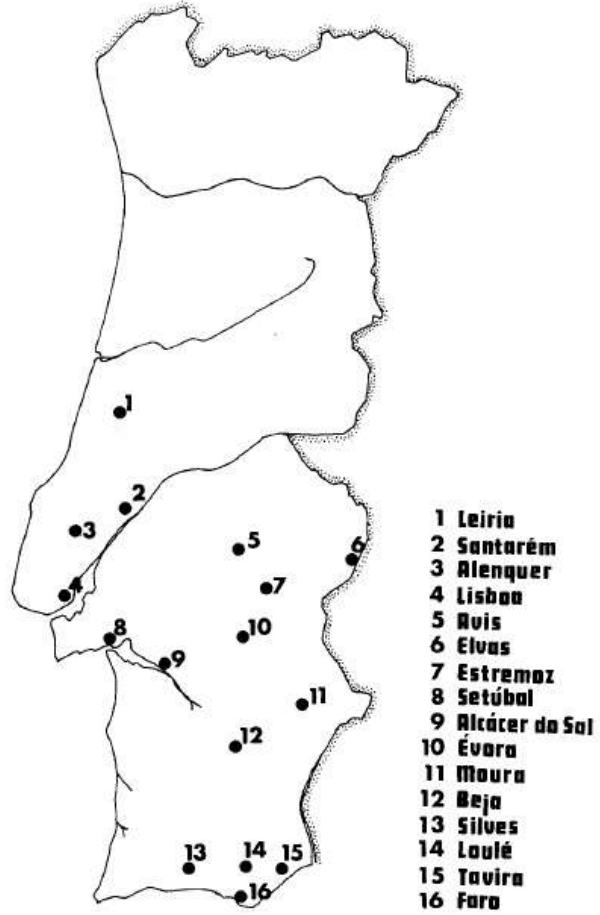
---

<sup>50</sup> François Soyer, "King Manuel I and The Expulsion of the Castilian Conversos and Muslims From Portugal in 1497: New Perspectives", **Cadernos de Estudos Sefarditas**, Southampton 2008, n. 8, s. 33.

<sup>51</sup> François Soyer, "Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal", **Al-Quantara**, Julio-Diciembre 2007/2, S. XXVIII, s. 490 – 491.

<sup>52</sup> Soyer, "Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal", s. 489.





1:1500.000

### Harita 2: 14. Yüzyılda Portekiz’de Yaşayan Müslüman Topluluklar

**Kaynak:** Maria Filomena Lopes de Barros, “As Comunas Muçulmanas em Portugal: Subsídios Para o Seu Estudo”, **RFL**, 1990, S. 7, s. 90.

Müslüman köleler sadece hizmetkâr değillerdi. Nadiren de olsa belgelerde, onların becerileri ve mesleklerinden de bahsedilmektedir. Kayıtlarda marangoz, fırıncı, terzi ve hatta bir kuyumcuya ait bilgiler mevcuttur. Pedro Gomes Barbosa’nın yaptığı bir araştırma sonucunda, 12. ve 13. yüzyıllarda Alcobaça manastır rahipleri tarafından bir grup Müslüman kölenin çalıştırıldığı ortaya çıkmıştır<sup>53</sup>. II. Afonso’nun

<sup>53</sup> Pedro Gomes Barbosa, “Alguns Grupos Marginais nos Documentos de Santa Maria de Alcobaça, Séculos XII e XIII”, **Documentos, Lugares e Homens: Estudos de Historia Medieval**, Lisboa 1991, s. 128-131.

(1211-1223) emriyle, hükmettiği topraklarda yapılan mal beyanları ve soruşturmalar sonucunda, Müslüman kölelerin ve soylarından gelenlerin varlığı, 43 yerleşim yerinde ve III. Afonso (1246-1279)<sup>54</sup> döneminde yapılan soruşturmalarda ise 86 hane gibi bir rakam ortaya çıkarılmıştır. Kral Dinis (1279-1325) döneminde yapılan araştırmalarda ise bu miktarda belirgin bir düşüş olduğu tespit edilmiştir. Bazı durumlarda kölelerin yalnızca sahipleri için çalışmadığı da görülmektedir. Eylül 1286'da Kral Dinis'in yazdığı bir fermenda, Leiria kenti yakınlarındaki Povóia de Paredes balıkçılarına, Müslüman köleleri istihdam edebilme yetkisi vermiştir. Daha sonra alınan kararlarda, balıkçıların kullandıkları kölelerin çoğunun üçüncü bir şahıs olduğunu görülmektedir. İspanya'da olduğu gibi Portekiz'de de tam manasıyla bir asimilasyon çalışması yapıldığı aşikârdır. 15. yüzyılda, kuzey Portekiz'de hiç özgür Müslüman ve birkaç köle bile yoktu. Braga kentinin başpiskoposluğunun kilise meclisinde 1477'de düzenlenen bir anayasada, açıkça, başpiskoposluğun yönetimi altındaki bölgede hiç Müslüman olmadığı belirtilmektedir<sup>55</sup>.

Günümüze kadar ulaşan çok az miktarda köle satış sözleşmesi bulunmaktadır. 2 Ekim 1317 tarihli Ziza adlı bir kölenin satış sözleşmesinde, Esgueira'nın yerlilerinden olan sahibi João Francisco tarafından toplam 71 Portekiz lirası (libras de dinheiro Portugues) ödenmiştir<sup>56</sup>. Coimbra yakınlarındaki Lorvão manastırından bir belgede, diğer diğer eşyaların yanı sıra, 285 morabotino karşılığında 12 erkek ve 5 kadının satışı yapıldığı kaydedilmiştir. Robert Durand aynı belgede, bir tek kölenin fiyatının, yaklaşık 17 morabitino, bir katır fiyatının 42 morabitino ve bir kısırak fiyatının ise 10 morabitino olduğunu tahmin etmektedir<sup>57</sup>. Buradan anlaşılacağı üzere Ortaçağ Portekiz'inde köleler, hayvanlardan daha değersiz ve ucuzdur. Köle bile olsa insana verilen değer ne kadar ucuz olduğu açıkça anlaşılmaktadır. Kölelik kalıcı değildi ve azat edilme kabul edilebilir bir uygulamaydı. Ortaçağ Portekiz'inde kölelerin özgürlüklerini kazanabilmeleri için 3 yasal yol vardı; bazı durumlarda

<sup>54</sup> Kral III. Afonso, 1210-1279 yılları arasında yaşamış, 1248-1279 yılları arasında, 31 yıl boyunca Portekiz Krallığı ve Algarve'ı yöneten 5. Portekiz kralıdır. Resmi olarak kaynaklarda Portekiz ve Algarve Kralı unvanı ilk kez onun döneminde kullanılmış olup, 6. Portekiz kralı I. Dinis'in babasıdır. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 35-36.

<sup>55</sup> Soyer, "Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal", s. 491-494.

<sup>56</sup> ANTT, **Mosteiro de Santa Maria de Tarouquela**, kutu no 2, paket no 14, env. 1317.

<sup>57</sup> Robert Durand, **Les Campagnes Portugaises Entre Douro et Tage aux XII et XIII Siècles**, Paris 1982, s.486.

sahipleri tarafından koşulsuz özgürlüklerine kavuşabilirlerdi, bazen köleler sahipleriyle aralarında kendilerinin bedelini verme koşuluyla özel maddelere dayalı bir sözleşme yaparak özgürlüklerine kavuşabilirdi, bazı durumlarda ise, efendiler kölelerini genellikle Hristiyan olmaları karşılığında azat ederdi. Buna ek olarak, Müslüman topraklarındaki Hristiyan bir köle ile takas edilerek özgürlüklerine kavuşan köleler de vardı. 1116 yılında, João Gosende ve eşi Ximena, köleleri Martinho Cides ve Pedro Pais'i serbest bırakmıştı, Müslüman olan köleler Hristiyanlığa geçmiştir. (Muhtemelen din değiştirme şartı ile azat edilmişlerdir.) Ayrıca, eski sahiplerinin ömürleri boyunca belirli toprakları kullanabilecekleri hususunda taahhüt aldılar. Aynı çift, öldükten sonra kölelerinin geri kalan kısmının (eğer hala Müslümanlarsa), Müslüman topraklarında esir olan Hristiyanların fidyelerini toplanması için satılmalarını vasiyetlerinde belirtmişlerdir. Kaynaklar, köleler ve sahipleri arasında var olan son derece karmaşık ilişkileri vurgulamaktadır. Bu, normatif yasalarda ve aynı zamanda devletin aldığı kararlarda açıkça görülmeyen bir şeydir. Belgelerin kıtlığı göz önünde bulundurulduğunda, temelsiz genellemeler yapmadan çıkarım yapmak zordur. Mevcut belgelerdeki elle tutulur örneklerde, 12. ve 13. yüzyıllarda kırsal merkezlerden Müslümanların doğalarını tamamen değiştirip onları köleleştirmekle, 15. yüzyılda olağanüstü bir şekilde kentlerde ezici bir çoğunluğun ortaya çıkmasına sebep olunmuştur<sup>58</sup>.

Aralık 1496'da Portekiz'den özgür Müslümanların kovulması, Müslüman köleleri etkilemedi. 16. yüzyılda, zorla dinleri değiştirilmiş Müslüman köleler hakkında, Lizbon Engizisyonu'na yapılan çeşitli ihbarlar yer almaktadır. Bunun en açık örneği olarak, Lizbon'da 1 Şubat 1541'de, João Verde adlı vafiz edilmiş bir köle, Hz. Muhammed'i övmüş ve Cuma gününün Müslümanlar için ibadet ve tatil günü olduğundan bahsetmiştir. Aynı zamanda ünlü ve kendisinden korkulan Müslüman denizci Barbaros Hayreddin Paşa<sup>59</sup> tarafından Lizbon'un saldırıya uğrayacağına dair umutlarını dile getirdiği için suçlanmıştır<sup>60</sup>.

<sup>58</sup> Soyer, "Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal", s. 496.

<sup>59</sup> İberya'dan ayrılan Müslümanlara yardım amacıyla Batı Akdeniz'e yönelen Oruç Reis ve Barbaros Hayreddin Paşa, 1504'ten sonra Kuzey Afrika ve Batı Akdenizde daha çok görülmeye başlanmıştır. Şerafettin Turan "Barbaros Hayreddin Paşa", **DİA**, İstanbul 1992, c. 5, s. 65; Barbaros Hayreddin Paşa, bu olaydan henüz birkaç yıl önce, 1538 yılında Preveze Deniz Muharebesi'nde Andrea Doria komutasındaki, Portekiz kalyonlarının da katıldığı haçlı

1496-7 yılları arasındaki büyük sürgünden sonra ülkede kalanlar için 1547 yılında Engizisyon Mahkemeleri kurulmuştur. Bu mahkemeler genellikle Yahudiler içindir<sup>61</sup>. 1496-7 yılında yurtlarından sürülen özgür statüsündeki Müslüman ahali, o dönemde Akdeniz’de söz sahibi olan Osmanlı Devleti’nden yardım beklemiştir. Portekiz’deki Müslümanlar, Granada’daki Müslümanlar ile sürekli iletişim halindeydi<sup>62</sup>. Kemal Reis, Trablusgarp Emiri’nin yardım çağrısı üzerine, 1505 yılında, emrindeki filoyla Akdeniz’e İspanya’daki moriskolar’a yardım için gitmiştir<sup>63</sup>. Kemal Reis’in moriskolar için yardıma gönderilmesine paralel olarak Barbaros Kardeşler (Oruç ve Hayreddin Reis) de batı Akdeniz’de faaliyetlerine başlamışlardır<sup>64</sup>.

Kararnamelerin uygulanış şekli hakkındaki bilgilere, genellikle Hristiyanların o dönemde yazdığı tarihi kaynaklardan ulaşabilmekteyiz. Elde olan Hristiyan kaynaklarda Müslümanların hangi şartlarda yaşadıkları hakkında sadece onların mülklerine dair belediyelerde ve devlet kurumlarında yaptıkları anlaşma ya da buna benzer kraliyet belgelerinde karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda tarafsız değerlendirme oldukça zorlaşmıştır. Özellikle 1496 kararnamesi uygulamada büyük bir felaketle sonuçlanmıştır.

---

donanmasını hezime uğratmış, bu savaşın sonunda Avrupalılar açısından Hayreddin Paşa hakkında korkulan bir denizci algısı ortaya çıkmıştır. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Soyer, “Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal”, s. 513; Katib Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr fi Es fâri'l-Bihâr**, Haz. İdris Bostan, Türk-İslam Bilim – Kültür Mirası Dizisi: 21, TÜBA (Türkiye Bilimler Akademisi) 2018, s. 133-142; Halil İnalçık, **Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)**, 14.Baskı, İstanbul 2009, s. 41; İdris Bostan, “Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası”, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 174.

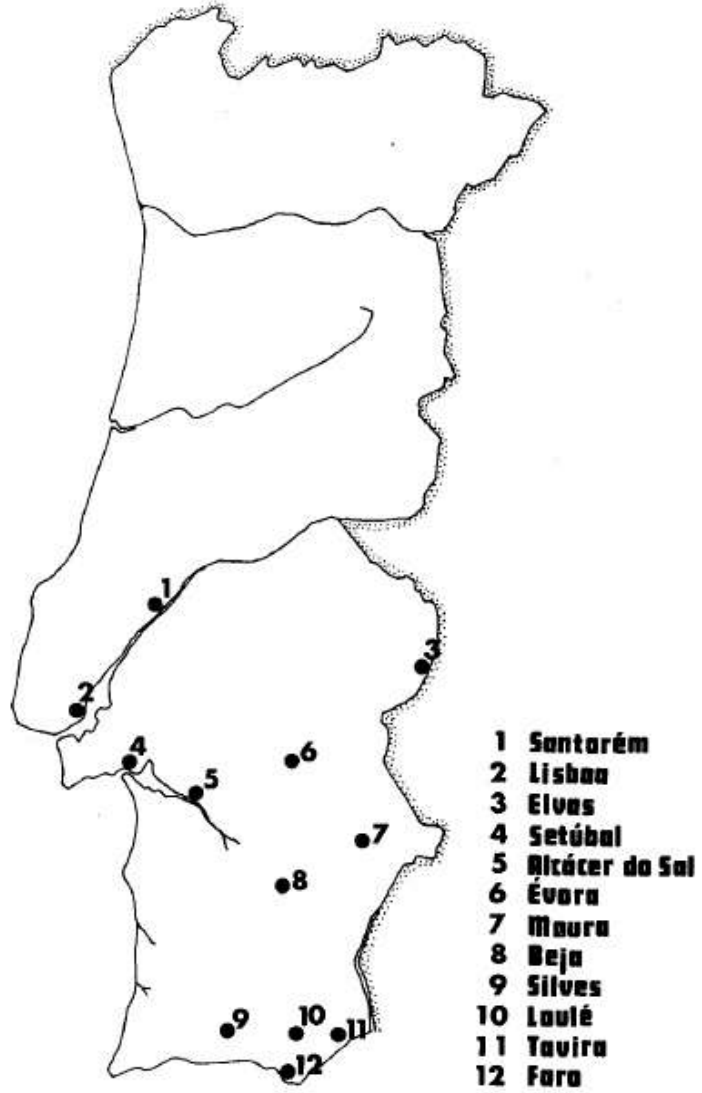
<sup>60</sup> Soyer, “Muslim Slaves and Freedmen in Medieval Portugal”, s. 496.

<sup>61</sup> Helen Rawlings, **The Spanish Inquisition**, s. 17.

<sup>62</sup> Soyer, “King Manuel I and The Expulsion of the Castilian Conversos and Muslims From Portugal in 1497: New Perspectives”, s. 33- 61.

<sup>63</sup> İdris Bostan, “Kemal Reis”, **DİA**, c. 25, s. 227; Şerafettin Turan “Barbaros Hayreddin Paşa”, **DİA**, c. 5, s. 65.

<sup>64</sup> Özdemir, “Endülüs”, s. 307 – 308.



1:1.500.000

**Harita 3:** 15. Yüzyılda Portekiz’de Yaşayan Müslüman Topluluklar

**Kaynak:** Maria Filomena Lopes de Barros, “As Comunas Muçulmanas em Portugal: Subsídios Para o Seu Estudo”, s. 95.

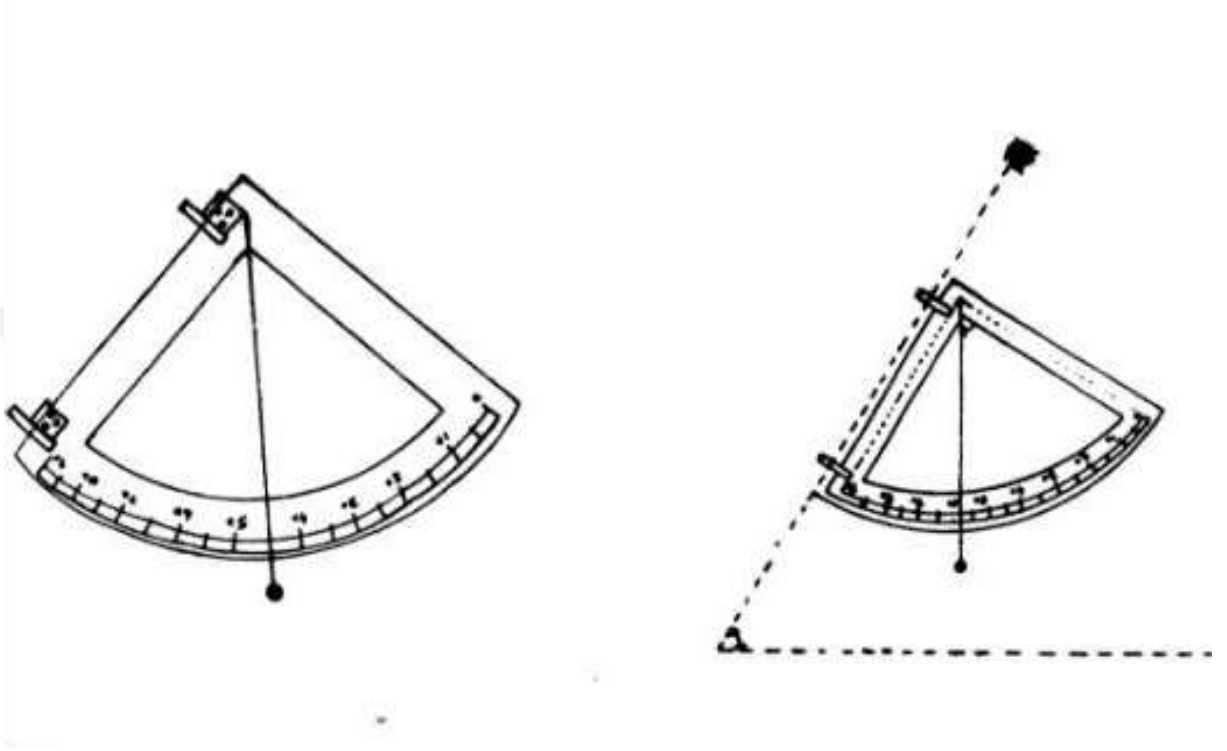
### 1. 2. 3. Portekiz'e Endülüs Mirası

Endülüslülerden miras kalan İslam kültür ve medeniyeti, Portekizlileri de etkilemiştir. Hristiyan bilim adamlarının Arap âlimlerden kalanlarla kendilerini daha da geliştirdikleri aşikârdır. Bilim ve öğrenim, Müslüman âlimlerin Portekiz'e sunduğu önemli katkılardandır. Kuruluş yıllarında Endülüs'ten kalan Arap ve Yahudi asıllı âlimler, Portekizli genç bilim adamlarının eğitiminde önemli rol oynamıştır. Bundan dolayı özellikle denizcilik alanındaki gelişmelere, Endülüslü bilim adamlarının etkisi açıkça görülmektedir. Portekiz'in bilimsel alanda ilerlemesiyle, 1415'den itibaren deniz aşırı genişleme ve ilerlemenin önü açılmıştır. Harita yapımı, usturlap ve pusula açık deniz seferini kolaylaştırmak için geliştirilmiştir. Bunun yanı sıra uzun mesafeli seyahatler haritayı ihtiyaç haline getirdiği için seyyahların ve coğrafyacıların bilgilerine dayanarak haritacılık geliştirilmiştir. Endülüslü âlim el-İdrîsî tarafından çizilen dünya haritası Müslüman denizciler için yol gösterici olmuştur. (Ek: 3-4) Ayrıca 15. yüzyılda Portekiz kralı V. Afonso için yapılan Fra Mauro haritası da el-İdrîsî'nin haritalarından yararlanılarak çizildiği düşünülmektedir. (Ek: 5)

#### 1. 2. 3. 1. Kadran

Astronomik alanda kullanılan kadran, usturlaptan daha önce denizcilik alanında da denenmiş basit işleyişi olan bir alettir. Kadran, denizciler tarafından enlem hesabı yapabilmek ve yön bulabilmek amacıyla kullanılmıştır. Hafif ve kullanımı basit bir mekanizmadır. Metal bir plakadan veya daha çok tahtadan imal edilen denizci kadranı, 90 derecelik çeyrek daire şeklinde, yaklaşık 6-8 inç yarıçapına sahiptir. Nişan almak için dik kenarların birinin üzerinde iğne deliği kadar büyüklükteki bir delikten bakılarak kullanılan kadran, dikdörtgen biçiminde bir çift ayakta oluşmaktadır. Kadranın çember yayında 0 dereceden 90 dereceye kadar işaretli bir göstergesi vardır. Dik açılı köşeden ucunda ağırlık bulunan bir kol uzanan kadranın kullanımı için gereken tek şart, kavisli kenardaki derece işaretleridir. Kutup yıldızı, iki delikten gözlemlenir, açısı kol yardımıyla göstergeden okunurdu. Portekizli denizciler muhtemelen Yahudi asıllı Mestre Jacome'dan (Jehuda

Cresques) sonra deniz gözlemi için kadranı benimsemiştir. Diogo Gomes, Cape Verde Adaları'nı (1460) keşif seyahati sırasında kadran kullanmıştır. Daha kullanışlı olmasından dolayı zaman içerisinde kadranın yerini usturlap almıştır<sup>65</sup>.



**Resim 1:** Kadran Örneği

**Kaynak:** Mathew, Navigation in India, s. 15.

### 1. 2. 3. 2. Usturlap

Kökeni Grekçeden gelen “astrolabos ya da astrolabondan ” kelimesi zamanla usturlap olarak Arapçaya uyarlanmıştır. Kullanıldığı dönemlerde, astronomik hesaplamalar, saat belirlemek, enlem boylam hesabı yaparak yön belirlemek gibi çeşitli amaçlarla kullanılmıştır. Birçok çeşidi mevcuttur. Denizcilerin kullandığı usturlap, Endüslü Müslüman bilim adamları tarafından da imal edilmiştir. İlk dönemlerde belli enlemleri gösteren usturlaplar zamanla evrensel hale gelmiştir. Endüslü bilim adamı Zerkâli'nin tasarladığı, “es-safihatü'z-Zerkâliyye” adlı evrensel usturlap, Avrupa'da “sapæa” (safiha) adıyla bilinmektedir. Bu evrensel

<sup>65</sup> K. M. Mathew, **History of the Portuguese Navigation in India:1497-1600 (Navigation in India)** , Delhi 1988, s. 14.

usturlap bütün alanlarda kullanılabilmekteydi. Safiha adlı usturlaptan Kastilya’da birçok âlim tarafından yazılan *Libros del Saber de Astronomia* (1277) adlı eserde detaylı olarak bahsedilmiştir<sup>66</sup>. Bunun dışında; 1216 yılında Endülüslü Muhammed bin Fütûh el-Hamâirî’nin imal ettiği evrensel usturlap, günümüzde Roma Rasathânesi’nde bulunmaktadır<sup>67</sup>.

1481 – 1521 yılları arasında hem II. João (1482-1495) ve I. Manuel döneminde Portekiz’de Yahudi asıllı Endülüslü bilim adamı Abraham Zakuto’nun kendisine ait usturlabı kullandığı bilinmektedir<sup>68</sup>. 15. yüzyılın sonlarına doğru usturlap kullanımı denizcilikte önemli hale gelmiştir. Prens Henrique’den önceki dönemlerde denizcilere, Kutup Yıldızının alturası (yüksekliği) hedefleriyle aynı olana kadar kuzey veya güneye doğru yelken açmalarını, daha sonra da bu alturada karaya çıkana kadar doğuya veya batıya gitmeleri öğretildi. Zamanla yön bulmanın kolaylaştırılması için 1484’te Kral II. João bilim adamlarıyla astronomik araçların denizciliğe uyarlanması için çalışmalar başlatmıştır<sup>69</sup>.

Denizde yön bulma aracı olarak ilk kadran denenmiştir. Ancak elde taşınan bu aleti sallanan gemilerde dikey olarak hizalı tutmak zor olmuştur. Kadranın kullanım zorluğundan dolayı zamanla daha basit kullanımı olan usturlap denenmiştir. Bunun da rüzgârlı havalarda ve dalgalanmalarda sallanma eğilimi vardı. Bu sorun, 15. yüzyıl sonunda, usturlap üzerindeki gereksiz parçalar çıkarılarak çözüldü. Bu şekildeki usturlap ilk kez 1481’de Diogo d’Azambuja tarafından Afrika’nın batı kıyısındaki bir yolculukta ve Bartolomeu Dias tarafından 1487-88 yıllarında Ümit Burnu’na seyahatinde kullanılmıştır. Bunun yanı sıra Kristof Kolomb, 1492’deki seyahatinde deniz usturlabı kullanmıştır. Ayrıca Vasco da Gama, 1497’de Güney Afrika’daki St. Helena Koyu’nda büyük boy tahtadan bir usturlap kullanmıştır<sup>70</sup>.

---

<sup>66</sup> Gaye Danişan, “16. Yüzyılda Osmanlılarda Deniz Astronomisi ve Astronomi Aletleri”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Bilim Tarihi Anabilim Dalı, **Doktora Tezi**, İstanbul 2016, s. 66.

<sup>67</sup> Mustafâ Kaçar, Atilla Bir, “Usturlap”, **DİA**, c. 42, s. 195 – 196.

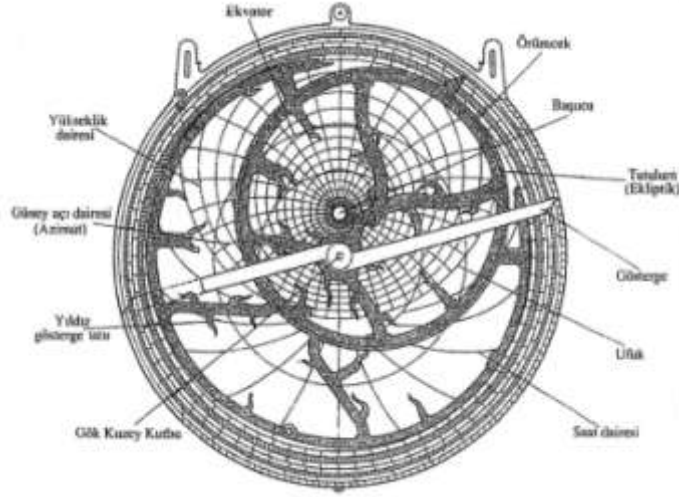
<sup>68</sup> Sara J. Schechner, “Astrolabes and Medieval Travel”, **The Art, Science, and Technology of Medieval Travel**, Ashgate 2008, s. 190.

<sup>69</sup> Schechner, “Astrolabes and Medieval Travel”, s. 207.

<sup>70</sup> Danişan, “16. Yüzyılda Osmanlılarda Deniz Astronomisi ve Astronomi Aletleri”, s. 150-153.



Ferdinand Magellan, 1519'da dünyanın çevresini incelemeye başladığında, altı tane metal ve bir tahta olmak üzere 7 usturlap kullanmıştır.<sup>71</sup>.



**Resim 2:** Örnek Bir Usturlap Üzerinde Ön Kısım

**Kaynak:** Mustafa Kaçar, Atilla Bir, "Usturlap", s. 195 – 197.



**Resim 3:** Örnek Bir Usturlap Üzerinde Ön Kısım

**Kaynak:** Mustafa Kaçar, Atilla Bir, "Usturlap", s. 195 – 197.

<sup>71</sup> Schechner, "Astrolabes and Medieval Travel", s. 207.



**Resim 4:** Pirinçten Yapılmış, Gümüş Kakma Usturlap (14. Yüzyıl- Toledo)

**Kaynak:** Fernando Valdés, “Al-Andalus: The Orient in the West”, **Treasures of the Aga Khan Museum: Masterpieces of Islamic Art- Catalogue**, Berlin 2010, s.94.



**Resim 5:** Pirinç Usturlap (14. Yüzyıl- Toledo).

**Kaynak:** Valdés, **Al – Andalus**, s. 94.

### 1. 2. 3. 3. Gemi İnşa Teknolojisi

İber Yarımadası'nın fethedilmesinde Arap savaş gemilerinin büyük yardımları olmuştur. Arap donanması uzun bir süre İber Yarımadasındaki güvenliği sağlamak için Vikinglerle savaşmıştır<sup>72</sup>. Endülüs Müslümanları önemli bir deniz gücüne sahipti. Bu nedenle Hıristiyanlar, Müslüman idareye karşı mücadele başlattıklarında kıyı köylerini istila etmeye önem vermiştir. Bunun yanı sıra, 12. yüzyıldan 15. yüzyıla kadar Endülüslüler ile Portekiz ve İspanyollar arasında zaman zaman yapılan barış ve işbirlikleri dönemlerinde, iki millet arasında önemli kültürel ve bilimsel

<sup>72</sup> Vikingler, Endülüs Portekiz'ine, 844, 859, 944, 966 ve 970 yıllarında 5 defa saldırmıştır. Saldırıları hakkında detaylı bilgi için bkz. Ali Dadan, “Tarihte İslam Dünyasını Hedef Alan Viking Saldırıları”, **İslâm, San'at, Tarih, Edebiyat ve Mûsikîsi (İSTEM) Dergisi**, 2015,S. 25,s. 111-124.

fikirler paylaşılmıştır<sup>73</sup>. Endülüslü Müslüman bilim adamları, eski Yunan filozof ve matematikçilerin temel eserlerini Arapçaya çevirerek bilimde ilerlemelere katkı sağlamıştır. Usturlap, kadran ve haritalar denizaşırı seferlerde yön bulma konusunda denizcilere yardımcı olmuştur. Müslümanların gemi yapıcılığı alanındaki deneyimleri sayesinde Akdeniz'den ziyade okyanus ötesi seferlere olanak sağlayacak gemiler inşa etmeye olanak sağlanmıştır<sup>74</sup>.

II. Abdurrahman döneminde (822-852), Kuzey Denizi tarafından savaş gemileriyle saldıran Normanlar ile mücadele edebilmek için İşbiliye (Sevilla) şehrinde *Dârüssinâa*<sup>75</sup> adıyla tersane kurulmuştur. İşbiliye'deki bu tersanede 200 tam teçhizatlı gemiden oluşan Endülüs donanması inşa edilmiştir. III. Abdurrahman Nasır döneminde (912-961), İşbiliye dışında Tartuše (Tortosa) şehrinde gemi yapım, bakım ve tamirat merkezi olarak yeni bir *Dârüssinâa* kurulmuştur<sup>76</sup>.

Endülüslülerin İspanya'da kurdukları gibi Portekiz'de de *Dârüssinâa*lar vardı. 8-13. yüzyıllarda liman kentlerin hareketliliği ve denizcilik faaliyetlerinin gelişimi ve tersanelerdeki gemi yapımı hakkında er-Râzî, İbn Müzeyn, el-Bekrî, ve el-İdrîsî gibi Arap yazarlar tarafından bilgi verilmiştir<sup>77</sup>. Endülüs döneminde kullanılan gemilerin, tersanelerin, limanların ve tophanelerin varlığı, sınırlı arkeolojik kanıt olduğundan yazılı kaynaklardan edinilen bilgilerden öğrenilmektedir. Ayrıca Lizbon'daki Tagus Nehri'nde, Alcácer do Sal'daki Sado

<sup>73</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 17.

<sup>74</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 17.

<sup>75</sup> Gemi inşa, tamir ve bakım işlerinin yapıldığı yer olarak tanımlanan Arapça *Dârüssinâa* kelimesini Portekizliler, İspanyollar, İtalyanlar da benzer şekillerde kullanmıştır. Örneğin İtalyanlar *darsena* şeklinde kullanmışlardır. Osmanlılar da İspanyolların kullandığı şekle yakın olarak tersane şeklinde kullanmışlardır. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Ankara 1992, s. 1; Nebi Bozkurt, "Tersane", **DİA**, İstanbul 2011, c. 40, s. 511.

<sup>76</sup> Ziya Paşa, **Endülüs Tarihi**, İstanbul: Karabet ve Kasbar Matbaası 1887-1888, s. 157-158.

<sup>77</sup> er-Râzî'nin *Aḥbâru mülûki'l-Endelüs* adlı eserinin orijinali günümüze ulaşmamıştır. Ancak İspanyolca bir çevirisi mevcuttur. Bu çeviri de 14. yüzyılın başlarında Portekizli rahip Gil Pérez tarafından tercüme eserden yararlanılarak ortaya çıkmıştır. Eserin birinci bölümünde Endülüs coğrafyasından bahsedilmektedir. Portekizli Luis Filipe Lindley Cintra bu bölümü Portekizce'ye tercüme etmiştir. Luis Filipe Lindley Cintra (Ed.), **Cronica General de Espanha de 1344**, Academia Portuguesa da História/Imprensa Nacional Casa da Moeda Lisboa 1951, s. 39-75; Mehmet Özdemir, "Râzî, Ahmed b. Muhammed", **DİA**, İstanbul 2007, c. 34, s. 278; Alessia Amato, "Naval Muslim Analysis of Gharb Al-Andalus", **Heritages and Memories From the Sea, 1st International Conference of the UNESCO Chair in Intangible Heritage and Traditional Know-How: Linking Heritage**, Évora 14-16 January 2015, s. 47-49. el-Bekrî Endülüs coğrafyası hakkında *Mu'cemü me'sta'cem min esmâ' i'l-bilâd ve'l-mevâzi'* (mevâki') adlı eserinde bilgiler vermektedir. Bekrî, *Mu'cemü me'sta'cem*, (Neşreden) Mustafa es-Sekkâ, Kahire 1945-51, s. I-IV; Mehmet Özdemir, "Ebû Ubeyd El-Bekrî", **DİA**, İstanbul 1994, c. 10, s. 247-248.

Nehri'nde, Silves'deki Arade Nehri'nde, Tavira'daki Ria Formosa'da ve Mértola'daki Guadiana Nehri'ndeki arkeolojik kalınlardan Endüslü denizcilerin faaliyet bölgeleri oldukları anlaşılmaktadır<sup>78</sup>. Endüslü denizcilerin ithal ve ihraç mallarının yanı sıra kurşun kaplama çapa gibi gemi parçalarının da bulunması, o dönemde bu bölgelerin Endüslü denizcilerinin yoğun kullandığı yerler olduğunu kanıtlar niteliktedir. Portekiz Krallığı döneminde limanlarda Arapçanın konuşulması, tüccarlarla güneybatı Portekiz'deki Endüslülerin Portekiz ile arasındaki iletişim ve etkileşiminin göstergesidir. Ayrıca Müslüman ustalar, marangozların yanı sıra din değıştiren Endüslü ustalar limanlarda çalışmaktaydı. Portekizli denizciler, Arap denizcilerin 13. yüzyılda kullandıkları inşa tekniklerini öğrenerek Arapların kullandığı bir gemi türü olan *qaribi*<sup>79</sup> inceleme fırsatı bulmuşlardır. Böylece karaveli *qaribten* yararlanarak inşa etmişlerdir<sup>80</sup>.

Reconquista'dan sonra İber Yarımadası'nın güney kıyılarındaki Arap nüfusu sürgün edilmemiştir. İber Yarımadası'nın Güney kıyılarındaki yaşayan bazı Endüslüler, burayı terk etmeyi değıl dinlerini değıştirerek Hristiyan olmayı kabul etmişlerdir. Bunlar, genellikle gemi yapımcılığı işiyle uğraşmaktaydı<sup>81</sup>. Dönme Endüslüler Hristiyan yönetimin kontrolü altında tekneler ve gemiler inşa etmeye devam ediyorlardı. Ayrıca bu dönme Endüslüler, Afrika'nın Kuzeybatı bölgesindeki Araplar ve Mağribilere karşı sezonluk korsan saldırıları düzenlemişlerdir. Bu saldırılar Hristiyan yöneticilerin emirleriyle Mağribilere karşı düzenlenmekteydi<sup>82</sup>.

Endüslü Emevileri döneminde Portekiz'de sosyal hayatta Portekizce konuşulsa da bazı teknik terimler (bitki, alet, ölçü birimleri, teçhizat ve at arabaları

<sup>78</sup> Amato, "Naval Muslim Analysis of Gharb Al-Andalus", s. 47-49.

<sup>79</sup> Geniş kullanımlı yaygın bir terim olan *qarib*, 7. yüzyılda kargo gemisi olarak Endüslü, Mağrib, Sevilla ve İskenderiye dolaylarında kullanılmıştır. *Qarib* gemisi Ortaçağ'da genellikle daha büyük gemilere asker ya da malzeme taşımak, gemilerden malzeme ya da asker taşımak için kullanılmıştır. Ayrıca daha tehlikeli durumlarda yardım botu olarak kullanılmıştır. Bunun yanı sıra Nisan ve mayıs aylarında inci toplama ve balık tutma işinde kullanılmıştır. İbn-i Batuta, küçük botlar için *qarib* tabirini kullanmıştır. Arapça kökenli bir kelime olan *qarib*, İspanyollar ve Portekizliler tarafından *caraba* ya da *caravo* olarak kullanılmıştır. Dionisius A. Agius, **Classic Ships of İslam: From Mesopotamia to the Indian Ocean**, Brill 2008, s. 271.

<sup>80</sup> John M. Hobson, **The Eastern Origins of Western Civilisation**, Cambridge University Press 2004, s. 141; Amato, "Naval Muslim Analysis of Gharb Al-Andalus", s. 47-49.

<sup>81</sup> Oliveira, **O Livro da Fábrica das Naus**, s. 56.

<sup>82</sup> Castro, **Iberian Ship Design**, s. 76.

gibi) Arapça olarak kullanılmıştır<sup>83</sup>. Örneğin, *almogama*, gemi omurgasının sonunda, kık kısmında iskeleti birleştiren özel kalasa verilen bu ad, Arapçadan benimsenmiş bir kelimedir<sup>84</sup>. *Alcayata*, gemici düğümü ya da düğümlene anlamıyla denizciler tarafından kullanılan diğer bir Arapça kökenli kelimedir<sup>85</sup>. Portekizli gemi yapımcıları ve denizcilerinin Arapça bir sözcüğü benimsemesi, kültürlerin gemi yapımı mesleği içinde ne kadar yakından bütünleştiğini ortaya koymaktadır. Bu bilgiler, İspanya, Fransa, İtalya, İngiltere ve bazı Mağrip limanlarını ve tersanelerini ziyaret eden Fernando Oliveira tarafından doğrulanmıştır. Fernando Oliveira'nın Mağrip limanlarına yaptığı seyahatini anlattığı eserinde, Arap gemi yapımcılarının burada gemilerini nasıl inşa ettiklerini gözlemlemiştir. Ayrıca, Mağrip liman ve tersanelerini, İtalyan ve İspanyol muadilleriyle birlikte karşılaştırarak, herhangi bir eleştiri yapmaksızın Mağrip'deki gemi inşasının, dönemdaşı diğer deniz aşırı sefere çıkan ülkelerdeki kadar iyi ve gelişmiş olduğu görüşünü benimsemiştir<sup>86</sup>.

Portekizlilerin denizcilik alanındaki başarılarının en önemli ortaklarından olan Arap gemi yapımcıları ve denizcilerin, inşa ettikleri gemilerle yaptıkları deniz aşırı seyahatlerde, Portekiz adına önemli keşifler yapmış olması da muhtemeldir. Buna istinaden, Portekiz'in Keşifler Çağı'ndaki mutlak başarısının arkasında, muhakkak Müslüman denizcilerin de olduğunu düşünebiliriz. Ancak bu hususta herhangi bir kanıt olmadığından sadece tahmin yürütülerek bir çıkarımda bulunulabilir. Endülüslü Müslümanların, sadece gemi yapımı ve denizcilik alanında değil, yön bulmak için kullanılan usturlap gibi aletleri kazandırmaları hususunda da Portekiz denizciliğine önemli katkısı olduğu aşikârdır. Sonuç olarak; dönemin bazı yazarlarının eserlerine de konu olduğu üzere, Müslüman Arapların Portekizli denizcilere önemli derecede etkisi bulunmaktadır.

Müslümanların haritacılık alanında da denizciliğe katkıları vardır. Haritalar, Portekizli denizcilerin Keşifler Çağı'nda okyanus açıklarında yol almalarına

---

<sup>83</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 17.

<sup>84</sup> Alexander Dean Hazlett, "The Náu of the Livro Nautico: Reconstructing a Sixteenth-Century Indiaman From Texts", **Office of Graduate Studies of Texas A&M University Doctor of Philosophy**, Mayıs 2007, s. 55.

<sup>85</sup> Lütfi Şeyban, "Endülüs Kültür Havzasından İberyaya-Avrupa Kültürlerine Geçen Kelime ve Kavramlar -I", **A Journal of Oriental Studies**, 2013/2, S.12, s. 4.

<sup>86</sup> Oliveira, **O Livro da Fábrica das Naus**, s. 56.

yardımcı olmuştur. Abbasi Halifesi el-Me'mûn, 70 kadar bilim adamına 9. Yüzyılda bir dünya haritası çizdirmiştir. Abbasilerin yaptığı bu haritadan sonra el-İdrîsî'nin 1154'te tamamladığı dünya haritası, haritacılığın 300 yılda ne kadar ilerlediğini göstermektedir. Ayrıca Müslüman denizcilerin bu gelişmeler sırasında haritaları kullanarak sefere çıktıkları düşünülebilir. Bu düşünceyi destekler nitelikte 10. yüzyılda yaşayan Müslüman âlim el- Mes'udi'nin *Mir'at az-Zaman* adlı eserinde Müslümanların okyanus ötesi sefere çıktıklarından detaylı olarak bahsetmekte ve “*Bunların arasında Haihas adlı Kurtubalı, bir grup insanla birlikte hazırladıkları gemilerle okyanusa açılmış bir zaman sonra büyük ganimetlerle dönmüşler. Başkalarına dönmek nasip olmamış. Bu Endülüs'te bilinen bir şeydir*” şeklinde Endülüslü denizcilerin okyanuslarda seyrüsefere çıktıklarını bildirmektedir<sup>87</sup>.

### 1. 3. Krallıktan İmparatorluğa Portekiz

1249'da Algarve ele geçirildikten sonra soylular geniş topraklara sahip olmuş, buna bağlı olarak servetleri artırmıştır. Bununla birlikte, bölgeye hâkim yeni yöneticiler tarafından Müslümanların bazılarına sivil ve ekonomik haklar verilmiştir. Hristiyanlar bir süre Müslümanların dinlerini yaşamalarına hoşgörü göstermiştir. Böylece İslam, birkaç yüzyıl köylü ve esnaf arasında hayatta kalmış ve kalanlar işlerine devam etmiştir<sup>88</sup>. Portekiz Krallığı'nın Algarve'ı ele geçirmesiyle, Kastilya-Portekiz çekişmesi kaçınılmaz hale gelmiştir. Algarve'ı alan Portekiz Atlantik kıyılarıyla bağlantıda kalmıştır. Böylece Kastilya, hâkim olmak istediği okyanus limanları Lagos ve Tavira'dan ziyade, Endülüs'ten, Sevilla ve Cordoba'nın ele geçirilen nehir limanları vasıtasıyla denizaşırı ticaretini geliştirmeye mecbur kalmıştır. Portekiz kuvvetleri artık güneydeki Müslüman düşmanlara değil, doğudaki Kastilya'ya yönelmiştir. Sınır kaleleri 1640'da başlayan Portekiz'in bağımsızlığı savaşına kadar periyodik olarak güçlendirilmiştir<sup>89</sup>.

14. yüzyılda Portekiz ekonomisini canlandırmayı amaçlayan krallar, yabancı tüccarlarla işbirliği yapmaya başlamış, bu sayede gümrük gelirlerini arttırmayı ve

<sup>87</sup> Sezgin, *Amerika'nın Müslümanlar Tarafından Kristof Kolomb Öncesi Keşfi*, s. 8-11.

<sup>88</sup> Birmingham, *History of Portugal*, s. 19.

<sup>89</sup> Birmingham, *History of Portugal*, s. 19 – 21.

onlara kredi sağlayarak gerek denizlerde gerek ülke ekonomisinde canlılık oluşturmaya çalışmışlardır. Bu dönemde Cenevizli tüccarlar Portekiz deniz ticareti ile kredi ve bankacılık hizmetlerinde etkindiler. 1338 yılında Ceneviz'e verilen ve daha sonra tekrarlanan kapitülasyonlar bu durumu kanıtlar niteliktedir. Bunun yanı sıra uluslararası düzeyde ticaret yapan yerli tüccarlar da vardı. Portekiz, İngiltere, Fransa, Flandra Kontluğu ve Güney Almanya'nın çeşitli kıyı ve nehir kasabalarında ticaret yapabiliyordu<sup>90</sup>.

1383'de I. Fernando vâris bırakmadan ölmüştür. I. Fernando'nun kızı Beatriz ile evli Kastilya Kralı I. Juan tarafından Portekiz tahtında hak iddia edilmiştir. Bu sebeple yaşanan halk ayaklanması, 1383-1385 yılları arasında gerçekleşen bir hanedan krizine yol açmıştır<sup>91</sup>. Kriz aşıldıktan sonra Portekiz tahtına geçen I. João'nun önderliğinde, General Nuno Álvares Pereira yönetimindeki bir kısım soyludan ve gönüllü halktan oluşan birlikler, Aljubarrota Savaşı'nda Kastilya birliklerini yenmeyi başarmıştır. Bu savaş, hâlâ komşu olan Portekiz ve İspanya arasındaki bağımsızlık mücadelesinin bir göstergesi olarak nitelendirilmekte ve Portekiz tarihinin önemli dönüm noktalarından biri olarak kabul edilmektedir<sup>92</sup>. Kıyılarına gelerek baskın düzenleyen, Fransızlarla işbirliği halinde olan Kastilyalıların donanmasına karşı kendisine ait bir donanması bulunmayan İngiltere, 1373 yılında Portekiz ile donanmasını kullanabilmek için ittifak yapmıştır. Bu ittifaktan sonra Fransa ve Kastilya'ya karşı Portekiz ve İngiltere birbirini desteklemiştir.

Portekiz'in, Keşif Çağı'nı başlatmasında Kral I. João'nun oğlu Prens Infante Henrique o Navegador (Denizci Henrique) büyük rol oynamıştır<sup>93</sup>. Henrique'in keşif gezilerine destek olmasına, Marco Polo'nun eseri "*Travels*" esin kaynağı olmuştur<sup>94</sup>. 21 Ağustos 1415'te Portekiz birlikleri Septe'ye çıkarma yapmıştır. 1415 yılında Portekiz donanmasının Kuzey Afrika'daki dönemin en zengin ticaret merkezlerinden

---

<sup>90</sup> Disney, **Portugal I**, s. 101 – 102.

<sup>91</sup> Disney, **Portugal I**, s. 117.

<sup>92</sup> Disney, **Portugal I**, s. 120 – 121.

<sup>93</sup> Disney, **Portugal I**, s. 116.

<sup>94</sup> Arnold, **Coğrafi Keşifler Tarihi**, s. 14.

biri olan Septe'yi ele geçirmesiyle Portekiz İmparatorluğu resmen kurulmuştur. Bunu 15. yüzyıl boyunca Atlas Okyanusu'ndaki ilk keşifler izlemiştir<sup>95</sup>.

#### 1. 4. Denizlerde Portekiz'in Durumu

12. yüzyılda Portekiz kıyı şeridi boyunca köylüler balıkçı tekneleri imal etmekteydi ve bu tekneler onların geçim araçlarıydı. Köylülerin ana geçim kaynağı olan balıkçılık aynı zamanda ülke ekonomisine o dönemin şartlarına göre katkıda bulunmaktaydı. Arşiv kaynaklarına göre 12. yüzyıl sonlarında Felemenk gemilerinin de Portekiz kıyılarında varlığı söz konusuydu. Ancak bu gemilerin Portekiz karasularında zarar görmesi sonucu, Portekizlilerin Kuzey Avrupa Devletleri ile uzun mesafeli ticari ilişkileri başlamış oldu<sup>96</sup>. Bölgede ticari anlamda söz sahibi olmak isteyen ve maddi olarak güçlenmek isteyen Portekiz, karasularında bağımsız ticaret yapılmasını istememekteydi. Jeopolitik konumu açısından Portekiz avantajlı bir konuma sahipti. 12. yüzyılın sonlarında Felemenk ticaret gemilerinin Portekiz karasularından çekilmesi bölgede ticari bir boşluk oluşmuştur. Bu ticari boşluğu doldurma açısından Portekizli köylülerin yavaş yavaş tüccara dönüşmesi ve bunun sonucunda Portekizli tüccar sınıfının oluşması kaçınılmaz hale gelmiştir. Akdeniz'den ve doğudan gelen malların Kuzey Avrupa kıyılarına taşınması ihtiyacının doğmasıyla Portekizli denizciler ticari alanda güçlenmiştir. Bu dönemde Portekizli denizcilerinin taşıdığı başlıca mallar; şarap, tuz ve yağ ve tabii ki en önemlisi odun idi. Algarve'nin alınmasından sonra; incir, badem ve bazı kuru meyveler de önemli ihraç malları haline geldi<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> Portekiz'in Septe'ye çıkarmasının tarihçi Ardian Muhaj tarafından 13 Ağustos 14'e bağlayan gece olduğu ifade edilirken diğer kaynaklarda tarih olarak 21 Ağustos olarak gösterilmiştir. Konu hakkında Bkz. Ardian Muhaj, "The Hundred Years War and the Beginnings of the Portuguese Expansion in Africa", **Lacobus**, S.27 /28, Sahagún (Leon) 2010, s. 93. Ancak tarihçiler arasında genellikle Azorara Kroniklerinden de yola çıkarak 21 Ağustos olarak kabul edilmiştir. Bkz. Josiah Blackmore, **Moorings: Portuguese Expansion and the Writing of Africa**, London 2008, s. XIII; Abel Dos Santos Cruz, **A Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464)**, Porto 1995, s. 31.

<sup>96</sup> Antonio Henrique R. De Oliveira Marques, **History Of Portugal**, 2nd Edition, Columbia University Press, New York 1976, s. 56-58.

<sup>97</sup> Luis De Albuquerque, **Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses**, 5th Edition, Lisboa 2001, s.13-16.



Cenevizliler, Akdeniz'deki hemen hemen tüm devletlerle temas halindeydi. Cenevizli tüccarlar, Portekiz'e baharat ve benzeri malları getirip Portekiz'den mal olarak iki ülke arasındaki ticari ilişkileri geliştirmekteydi. İtalyan şehir devletleri, aynı zamanda Portekiz'in Anadolu hatta Doğu ile arasındaki bağlantıyı sağlamaktaydı. Portekiz'in "Doğu'nun zenginliklerine ulaşma" isteğinin temelleri bu ticari hareketliliğe dayandırılabilir. Portekizli balıkçılar, 13. yüzyıl sonuna doğru tüccarlık yapmaya başlamışlardır. 13. yüzyılın sonunda Portekizli tüccarlar Batı Avrupa'nın birçok yerinde bulunmakta ve böylece diğer uluslarla ticari ilişkilerini güçlendirmekteydiler. 14. yüzyılın ortalarında Belçika'nın başkenti Brüksel'de Portekiz ticaret merkezi mahiyetinde bir antrepo kuruldu. Böylece Portekiz, bu merkezden Avrupa'ya daha fazla ticari mal ihraç edebiliyordu<sup>98</sup>. Zaman içerisinde tüccarlar tüm Avrupa'da daha güçlü bir hale geldi. Kral III. Afonso, 1253 yılında açık pazar işletmelerinin fiyatlarının belirlenmesi gibi önemli kararlar içeren Portekiz anayasa maddelerinin belirlenmesi ve yürürlüğe girmesi hususunda tüccarlara danışmıştır. Kral Dinis 1293'te, Lizbonlu burjuva Pedro Martins'i papaz João Sueiro'ya İngiliz mahkemesinde Portekiz ve İngiltere arasında imzalanan bir anlaşmanın maddelerine çalışmak üzere eşlik etmesi için seçmiştir. Daha sonra, ortaya çıkan bu sınıf, I. João'nun 1385'te tahta geçmesinde etkili bir rol oynayacaktır. Bu gelişmeler sonucunda, kırk yıldan az bir süre zarfında Portekizli denizciler, maceracılar ve tüccarlar Batı Afrika ve Atlantik Adaları'nın keşiflerine katılmıştır<sup>99</sup>.

1307-1312 yılları arasında Kral Dinis<sup>100</sup>, Portekiz Donanması'nın kurulması için örgütlenmeye başlamıştır. 1317'de Cenevizli Manuel Pessanha'yı Portekiz'e çağırması ve onu amiral yapmıştır. Sonuç olarak Manuel Pessanha'nın gemicilik ve gemi yapımı bilgileri tüm ülkeye yayılmıştır. Bu, ileride Portekizli denizcilerin

---

<sup>98</sup> Marques, **History Of Portugal**, s. 92.

<sup>99</sup> Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses-1943**, s. 29.

<sup>100</sup> Kral I. Dinis, 1261-1325 yılları arasında yaşamış, 1279-1325 yılları arasında, 46 yıldan fazla bir sürede Portekiz Krallığı ve Algarve'yi yöneten 6. Portekiz kralıdır. Kral Dinis, Çiftçi ve Şair Kral olarak bilinmekte olup hüküm sürdüğü süre içerisinde ülkesinde ulusal kimlik duygusunun oluşumuna büyük katkıda bulunmuş, Portekiz'i bir ulus- devlet haline getirmiştir. Kralın bu tutumu sayesinde halk ticarete daha çok yönelmeye başlamış ve onun döneminde ülkenin refah düzeyi daha fazla artmıştır. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 284-285.

seyahatlerine yol gösterici bir gelişme olacaktı<sup>101</sup>. 1338’de Portekiz ticari ilişkilerini güçlendirmek adına Kral IV. Afonso<sup>102</sup> (1325-1357), Floransa’daki “Bardi Company” adlı ticaret şirkete Floransalı tüccarlar için ticari ayrıcalıklar içeren bir mektup gönderdi. Portekiz’in Floransalı tüccarlara verdiği ticari imtiyazları, 1357 yılında Kral Pedro’nun<sup>103</sup> (1357-1367) Ceneviz ve Milanolu tüccarlara verdiği imtiyazlar izledi. 1362’de bu imtiyaz mektuplarına benzer bir mektup daha Katalan tüccarlara verilmek üzere hazırlandı. I. Fernando (1367- 1383), merkezi Lizbon ve Porto’da bulunan, “*Grower of the Ships*” adlı bir şirket kurmuştur<sup>104</sup>. 1383-1385 yıllarında ortaya çıkan taht kavgası, İngilizlerin yardımıyla I. João tarafından bastırılmıştır. Bunun sonucunda Portekiz kralı İngiliz Phillipa Lancaster ile evlenmiştir. Böylece İngiltere ve Portekiz arasında akrabalık ilişkileri başlamış ve 1398’de İngiliz tüccarlara verilen ticari imtiyazlar ile iki ülke arasındaki bağlar güçlendirilmiştir<sup>105</sup>. Ayrıca, İberyalı ve Müslüman tüccarlar ile olan ticari ilişkiler bu dönemde devam etmiştir. Hatta Portekiz ve İspanyol kralları tarafından, Araplar, Tavâif-i Mülûk ve Endülüs varlığının tüm yarımada son bulmasına kadar ticari

---

<sup>101</sup> Bailey W. Diffie ve George D. Winius, **Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580, Europe and the World in the Age of Expansion**, Minneapolis 1977, s. 26.

<sup>102</sup> Kral IV. Afonso, 1291-1357 yılları arasında yaşamış, 1325-1357 yılları arasında, 32 yıl boyunca Portekiz Krallığı ve Algarve’i yöneten 7. Portekiz kralıdır. Çiftçi Kral olarak bilinen I. Denis’in oğludur. Hükümrانlığı süresince ülkesinde barış hâkim olmuştur ve Kral babasının politikasını takip edencesine Portekiz donanmasına büyük destekte bulunmuştur. Onun döneminde devlet, bir ticari filo oluşturmak için mali destekte bulunmuş olup yine kralın emriyle ilk kez denizlerde keşif yapılması için harekete geçildi. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 36-37.

<sup>103</sup> Kral I. Pedro, 1320-1367 yılları arasında yaşamış, 1357-1367 yılları arasında, 47 yıl boyunca Portekiz Krallığı ve Algarve’i yöneten 8. Portekiz kralıdır. Kral IV. Afonso’nun oğludur. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 634-635.

<sup>104</sup> Joseph Abraham Levi, “Muslim Science as the Source of the Portuguese Age of Discoveries”, **Comparative Literature and Culture**, Purdue University Press 2013, S. 14, s. 4.

<sup>105</sup> Kral I. João, 1357-1433 yılları arasında yaşamış, 1385- 1433 yılları arasında, 48 yıl boyunca Portekiz Krallığı ve Algarve’i yöneten 9. Portekiz kralıdır. I. Pedro’nun 1367’de ölümünden sonra 1385 yılına kadar ülkede meydana gelen taht kavgaları sonucunda Burgonya hanedanlığı son bulmuş, I. João’nun 1385 yılında tahta çıkmasıyla birlikte ülkede Aviz hanedanlığı dönemi başlamıştır. I. João, 15. yüzyılda yaşamış ilk Portekiz hükümdarıdır. Ayrıca I. João ile İngiliz Lancaster Dükünün kızı Phillipa’nın evliliği sonucunda iki ülke arasında uzun soluklu akrabalık ve ticari ilişkiler başlamış, bu durum Portekiz’in gerek ülke refahı açısından gerek ise coğrafi keşifler açısından sağlıklı adımlarla ilerlemesine sebep olmuştur. Bu evlilik dünyadaki en eski hanedan akrabalığı olarak bilinmektedir. Bunun dışında, I. João, selefleri gibi denizşırı keşiflere ve deniz ticaretine önem vermiş, sadece akrabası olan İngilizlerle değil, bölgedeki tüm tüccarlarla da ilişkilerini geliştirmeye çalışmıştır. Michael Gerli, **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003, s. 443.

ilişkiler devam ettirilmiştir<sup>106</sup>. Örnek olarak kayıtlarda geçen Antonio Fernandez adındaki Endüslü bir tüccarın 1427’de İngiltere’ye gitmesi gösterilebilir<sup>107</sup>.

Portekiz, geliştirdiği ticari ağ sayesinde Endüslülere kalan denizcilik geleneğinin de yardımıyla denizcilik alanında ilerlemeye müsait bir ortam oluşturmuştur. Endüslülerin yanı sıra Venedik ve Cenevizli denizcilerin de Portekiz denizciliğine katkıları görülmektedir. Portekiz’in geliştirdiği bu ticari ağ zamanla karşılıklı imtiyaz anlaşmalarına olanak sağlamıştır. Bu Portekiz deniz ticaretini geliştirmiştir. Deniz ticareti geliştikçe gemi yapımcılarına daha kapasiteli gemiler inşa etmeye başlamıştır. İlk dönemlerde barça ve barinel olarak kullanılan bu gemiler zamanla Portekiz deniz ticareti ağı geliştikçe daha ağır ve kapasitesi yüksek gemiler haline gelmiştir. Deniz ticaretinin gelişimi, Müslümanların elindeki İpek ve Baharat yollarının alternatifi olarak görülmeye başlandıkça Portekizlileri denizaşırı seferlere çıkmayı tetiklemiştir. İkinci bölümde, Keşifler Çağ’ında Portekiz’in keşfedilen ya da zapt edilen yerler ile birlikte nasıl denizaşırı bir imparatorluk haline geldiğinden bahsedilecektir. Ayrıca Akdeniz denizcilik geleneklerinin de Portekizli denizciler üzerindeki etkisinden de bahsetmekte yarar vardır. Portekiz’in keşif gezilerine çıktığı gemilerin zamanla silahlandırılması ve olası tehlikelere karşı savunma yapabilecek şekilde donanımına sahip olması bu bağlamda dikkat çekici bir ayrıntıdır. Zira Portekizliler, gelişmiş bir ticari ağa sahip olmalarının sonucunda inşa ettikleri yüksek kapasiteli gemilerin yanı sıra aynı gemilerden bir Portekiz Donanması oluşturmuştur.

---

<sup>106</sup> Albuquerque, **Descobrimentos Portugueses**, s. 26-27.

<sup>107</sup> Ardian Muhaj, “Quando Todos Os Caminhos Levavam a Portugal: Apêndice”, **Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento de História**, Doktora Tezi, Lisboa 2013, s. 37 – 39.

## İKİNCİ BÖLÜM

### KEŞİFLER ÇAĞINDA PORTEKİZ (1400 – 1600)

Güneydoğu Atlantik'teki Afrika kıyılarına hâkim olduktan sonra Ümit Burnu'ndan geçerek Hint Okyanusu'na ulaşan Portekizlilerin bölgedeki başarılı keşiflerinin akabinde, Hindistan ve hatta Çin'e uzanan seferlerinde donanmanın etkisi büyüktür. Elde edilen bu büyük başarının kaynağı, kralların desteğinin yanı sıra çevrelerindeki bilim adamlarından ve çeşitli milletlere mensup deneyimli denizcilerden öğrenilen bilgiler ve deneyimlerdir. Bu bağlamda Portekiz denizcilik kültürüne Akdenizli denizcilerin katkısı göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. 1415'te elde edilen ganimetler, denizcilerin daha fazla ganimet sahibi olma hırsı ve kralın vaatleri sayesinde denizciliğe ilgi artmıştır. 1415, yalnızca krallıktan imparatorluğa geçiş değil, denizciliğin gelişimi açısından da bir dönüm noktasıdır. Bu tarihten sonra zaman içerisinde Çin'e kadar uzanan bir başarı zinciri ortaya çıkmıştır.

#### 2.1. Akdeniz'den Portekiz'e Denizcilik Akımı

Akdeniz'de deniz aşırı seferlere 15. yüzyılın öncesinde başlanmıştır. Arkeolojik çalışmalara dayanarak bu seferler, Akdeniz'de bilinen ilk ve zamanın en büyük deniz gücü olan Giritliler'e kadar uzanmaktadır. Giritli denizciler, Akdeniz'in batısına doğru ilerledikçe ticaret yolları oluşturmaya başlamıştır. Milattan önce 1800-1500 yılları arasında Akdeniz'de, Yunanistan, Sicilya, Doğu Akdeniz, Kıbrıs ve Rodos'un da içinde bulunduğu ticaret merkezleri oluşturmuşlardır. Girit denizcilik kültürünü Fenikeliler devam ettirmiştir. Fenikelilerden sonra Yunanlar, Giritli denizcilerin varisi olarak Akdeniz'de önemli bir deniz gücü haline gelmiştir. Arkeolojik kalıntılara bakılarak Yunan tüccarların, doğudan Anadolu'nun batı kıyısına ya da güneyden Girit'e doğru ilerledikleri görülmektedir. Daha sonra Rodos ve Kıbrıs üzerinden Suriye kıyılarındaki şehirlere yönelmişlerdir<sup>108</sup>. Yunanlardan

<sup>108</sup> Lionel Casson, *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, 2. Edition, Princeton 1991, s. 23-24.

önce M.Ö. 1200- 1000 yılları arasında Fenikeliler, daha da batıya yönelerek günümüz Lübnan topraklarından Tunus'a sonrasında da Cadiz'e ulaşmışlardır<sup>109</sup>.

Herodot tarafından Mısır'da Necho (M.Ö. 609-595) döneminde, Fenikeli denizcilerin deniz aşırı seferlere dayanıklı gemilerle, doğudan batıya doğru Afrika'nın ilk dolaşımını yaptıkları bildirilmiştir. Fenikeli denizciler, Portekizli denizcilerin aksi yönünde sefer düzenlemişlerdir. Kızıldeniz'den hareketle Afrika kıyı şeridini takip ederek Ümit Burnundan geçip yine kıyı şeridinden Akdeniz'e giriş yapmış, üç yıl sonra Mısır'a yeniden ulaşmışlardır<sup>110</sup>. Yunan denizciler, M.Ö. 800-500 arasında Akdeniz'in uçlarında ve Karadeniz'in kıyı şeridi boyunca varlık göstermekteydi<sup>111</sup>.

Venedikliler ticaretlerini Bizans İmparatorluğu ile geliştirmiş, bu sayede doğu-batı ticareti karşılıklı olarak güçlenmiştir. 8. yüzyılda, Venedik ve diğer İtalyan liman kentleri, geri kalmış Batı Avrupa finansal sistemi ile gelişmiş İslam ve Bizans ekonomileri arasındaki irtibatı sağlamıştır. Venedik'in yanı sıra İtalya'daki Germen asıllı Lombardlar'ın da bu bağlantının kurulmasında etkisi vardır. Doğu ile Batı arasındaki ticari ilişkiler kurulurken, Avrupa'da orta sınıfın yükselmeye başladığı görülmektedir. Nitekim 10. yüzyılda Ortaçağ kentlerinin gelişmesi ve aynı zamanda orta sınıfın doğuşuyla, bir zanaatkâr ve tüccar zümre ortaya çıkmıştır<sup>112</sup>.

Cenevizli, Kastilyalı, Mayorkalı ve Portekizli denizcilerin 14. yüzyılda Kanarya Adaları ve Azor Adaları gibi Atlantik adalarının keşfinden önce Arap denizciler, 12. yüzyılda, Atlantik açıklarında bir süre kalarak bölgedeki belli adalara yerleşmiştir. Keşifler Çağı öncesinde bahsi geçen keşifleri yapan "erken" dönem kâşifler, Lizbon'dan ayrılan denizcilerdir. Keşfi gerçekleştirilen yerleri iskân ettikten sonra Portekiz'e döndükleri öne sürülmüştür. Bahsi geçen adalar, muhtemelen daha önce Kartacalılar tarafından kolonileştirilmiş Kanarya Adaları idi. Kanarya Adaları, ticaret yapabilmek adına merkezden uzaktı bu nedenle Müslümanların ekonomik

---

<sup>109</sup> Casson, **The Ancient Mariners**, s. 72.

<sup>110</sup> Samuel Eliot Morison, **The European Discovery of America: A.D. 500-1600**, Oxford University Press 1971, s. 5.

<sup>111</sup> Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 3.

<sup>112</sup> Robert Sabatino Lopez, Irving Woodworth Raymond and Olivia Remie Constable, **Medieval Trade in the Mediterranean World: Illustrative Documents**, Columbia University Press 1955, s. 33.

faaliyet planına dâhil edilmemiştir<sup>113</sup>. Burada adı geçen Arap denizciler Endülüs Emevi Devletine bağlı denizciler olmalıdır. Lizbon'dan hareketle keşifler yapıp daha sonra Portekiz'e döndüler ise bu, muhakkak Endülüslü denizcilerin yapmış olduğu bir seyrüsefer olmalıdır. Endülüslülerin 12. yüzyılda Portekiz topraklarında yaşamaya devam ettikleri bilinmektedir. Ayrıca Portekizli denizcilere Arap âlimler ve denizcilerden kalan kadran, usturlap ve harita gibi aletlerin kullanıldığı bilinmektedir. Bu durum da göz önünde bulundurulduğunda 12. yüzyılda Portekiz'de yaşayan Müslüman denizcilerin Atlantik'e denizaşırı sefer yaptıkları doğrulanabilir niteliktedir. Portekiz kurulduktan sonra Atlas Okyanusu'na doğru aramalara çıkan denizcilere, bahsedilen erken dönem keşifleri cesaret vermiştir. Bu düşünceyi destekler nitelikte coğrafyacı El-İdrîsî, 1154 yılına dair verdiği bilgilerde, Lizbon'da Darb al-Mağrur (Okyanus Maceracıları Sokağı) adında bir yer olduğundan bahsetmektedir<sup>114</sup>. 1147'de Portekiz Krallığı kurulduktan sonra ülkede ticari faaliyetlere önem verilmiş, 12. yüzyılda Portekiz-İngiltere arasında ticari ilişkiler sürekli gelişmiştir. 13. yüzyılın sonlarına doğru Portekizli tüccarlar, Batı Avrupa'nın birçok bölgesinde ticari faaliyetlerde bulunmaktaydı. Bir süre sonra Portekiz ve İngiltere arasında ticari anlaşmalar yapılmaya ve mallara sigortalama sistemi uygulanmaya başlanmıştır. Deniz ticareti zamanla daha da gelişen Portekiz, 14. yüzyılın sonlarına doğru Brúj'de bir antrepo kurmuştur. Portekizliler bu merkezden Avrupa'ya, kuru üzüm, bal, donyağı, deri ve hasırotu gibi ürünler ihraç ediyordu<sup>115</sup>. Kral Dinis, denizcilik ve deniz ticaretinin gelişmesi adına yabancı denizcileri davet etmekteydi. Kral, 1317'de Cenevizli Manuel Pessanha'ya Portekiz amiralliğini teklif etmişti. Amiral Pessanha'nın denizcilik ve gemi inşası hakkındaki ustalık bilgileri, Portekizli denizcilerin ileriki seferlerinde etkili olabilecek kalıcı bir iz bırakmıştır<sup>116</sup>. IV. Afonso, 1338'de ticari bağları güçlendirmek amacıyla Floransa'daki tüccarlar ve Bardi Şirketi ile Portekiz arasında bir ticari imtiyaz anlaşması imzalanmıştır. 1357'de Kral Pedro, Ceneviz ve Milano'daki tüccarlara ayrıcalıklarını teyit eden imtiyaz mektupları göndermiştir. Benzer mektuplar 1362'de Katalan tüccarlar için de

<sup>113</sup> Morison, **The European Discovery of America**, s. 5; Marques, **History Of Portugal**, s. 136.

<sup>114</sup> Fuat Sezgin, **Amerika'nın Müslümanlar Tarafından Kristof Kolomb Öncesi Keşfi ve Piri Reis**, İstanbul 2013, s. 10-11.

<sup>115</sup> Marques, **History Of Portugal**, s. 92.

<sup>116</sup> Diffie ve Winus, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 26.

hazırlanmıştır. Deniz ticareti geliştirilerek ülke ekonomisini daha iyi konuma getirmek amaçlanmıştır. 1383-1385 ayaklanmasını bastıran I. João, tahta geçtikten sonra, 1398'de İngiliz tüccarlara imtiyazlar vermiştir<sup>117</sup>. Bunun yanı sıra İber yarımadasından Müslümanların gönderilmesine rağmen Portekiz ve Müslümanlar arasındaki ticaret sürdürülmüştür<sup>118</sup>.

Pazarlar, başlangıçta güney İtalya'da, sonrasında tüm batı Avrupa'da, şehirlerin içinde ve çevresinde gelişmiştir<sup>119</sup>. Batı Avrupa'da pazarlar önem kazandıkça tüccarlar da giderek daha güçlü hale gelmiştir. III. Afonso, ticaretin serbest piyasa sistemi yerine fiyat sabitleme sistemine dayalı olmasını hedefleyen bir kurul oluşturmak için 1253'de ticaret yasasını düzenlemeden ve ilan etmeden önce tüccarlara danışmıştır. Orta sınıf, 1383-1385 ayaklanmalarının son bulmasında ve I. João'nun tahta çıkmasında etkin rol üstlenmiştir. Orta sınıfın güçlü yükselişi, ticaret ve insan hareketliliğinin artmasıyla yabancı ticari bağların yaygınlaşması kırk yıldan az bir süre sonra Portekizli denizci ve tüccarların batı Afrika ve Atlantik adalarının keşfine yönelmelerine sebep olmuştur<sup>120</sup>.

13. yüzyılın sonlarında İtalyan ve Katalan denizciler kutulu pusulayı kullanmaya başlamış, portolan haritalarını<sup>121</sup> hazırlayarak seyirlerinin doğruluğunu arttırmıştır. Daha önce yönlerini tayin edemedikleri için kıyılara yakın ilerlemek zorundaydılar. Bundan dolayı hem yol uzuyordu, hem de denizciler ahşap gemilerinin zaman zaman karaya oturma ya da kayalıklara çarpıp batması gibi risklerle karşı karşıya kalıyorlardı. Ayrıca kıyı şeridinden ilerleyen gemiler kolaylıkla korsanlar tarafından ele geçirilebiliyordu. Bu durum, can ve mal kayıplarına sebep olmakla birlikte, ticareti de aksatıyordu. Pusula ve portolan haritalarının kullanımı sayesinde denizciler, bu tür tehlikeli durumlardan kurtulmuşlardı, aynı zamanda daha önce rotalarını belirleyemedikleri açık denizlere

<sup>117</sup> Eric Axelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", **The Geographical Journal**, Haziran 1961, sayı 127, s. 145.

<sup>118</sup> Albuquerque, **Descobrimentos Portugueses**, s. 26 – 27.

<sup>119</sup> Robert Sabatino Lopez, Irving Woodworth Raymond and Olivia Remie Constable, **Medieval Trade in the Mediterranean World**, s. 51.

<sup>120</sup> Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses-1943**, s. 29.

<sup>121</sup> Portolan Haritaları; kıyı, ada ve liman gibi yeryüzü şekillerine dair bilgiler içeren 14. ve 15. yüzyılda Avrupa'da kullanılmaya başlanılan el yazması seyir haritalarıdır. Detaylı bilgi için bkz. Murat Tannkulu, "Portolan Haritaların Kaynağı, Genel Özellikleri ve Etkileri", **Harita**, Ocak 2017, S. 157, s. 30.

açılmaya da fırsat bulmuşlardı<sup>122</sup>. Mayıs 1291’de, Cenevizli Vivaldi kardeşlerin Afrika’yı geçerek Hindistan’a ulaşmak için bir girişimde buldukları söylenir, ancak bu yolculuğun ilerleyişi hakkında çok az şey bilinmektedir. Cenevizliler o dönemde Karadeniz bölgesindeki ticarete yoğunlaşmıştır. Bu nedenle Vivaldi kardeşlerin bu girişimi arka planda kalmıştır ve daha fazla bu gibi keşif gezileri yapılmamıştır. Vivaldi kardeşlerin deniz aşırı seyrüsefer girişimi, Cenevizli denizcilerin Portekizli denizcilerden daha önce keşif seyahatlerine başladığını göstermektedir<sup>123</sup>.

İtalyan bilim adamı Giovanni Boccaccio’nun 1341 yılında yazdığı bir mektupta, Kanarya Adaları’ndaki şehir ve kaleleri ele geçirmeleri için IV. Afonso’nun emriyle 3 keşif gemisinin donatıldığından ve bu gemilerle Lizbon’dan bir keşif heyetinin yola çıktığından bahsedilmektedir<sup>124</sup>. 1344’te, Kastilya ve Portekiz arasındaki eski rekabetin yeniden ortaya çıkmasıyla iki taraf arasındaki çekişme daha da büyüdü. Bunun üzerine Papa VI. Clement tarafından çıkarılan bir kararname ile Luis de Espana, Kanarya Adaları’na geçici yargıç ve hükümdar olarak atanmıştır<sup>125</sup>. Papanın çıkardığı bu kararnameye rağmen iki ülke de Kanarya Adaları üzerinde hak iddia etmiştir. Bu çekişme, uzun süre çözüme kavuşmamıştır. Bu bağlamda Papa’nın keşiflere olan müdahalesi dikkat çekicidir. Portekiz’in Kanarya Adaları üzerindeki hakkına son verilmesi ve bölgede İspanya etkinliğine karar verilmesi, Portekiz’i ve hatta Keşifler Çağı’nı olumsuz yönde etkilemiştir. Zira Portekiz’in yüzyılı aşkın bir süre boyunca Kanarya Adaları için İspanya ile mücadele içinde olması, gücünün tamamını yeni keşiflere ayıramamasına sebep olmuştur. Bu durum keşiflerin yavaşlamasına sebep olmuştur. Madeira Adaları da 14. yüzyılın

---

<sup>122</sup> Tanrıku, **Portolan Haritaları**, s. 30.

<sup>123</sup> Geoffrey Vaughn Scammell, **The World Encompassed: The First European Maritime Empires**, University of California Press 1981, s. 164.

<sup>124</sup> Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses-1943**, s. 16; Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 27.

<sup>125</sup> Papa VI. Clement, 1291-1352 yılları arasında yaşamış, asıl ismi Pierre Roger adındaki Fransız asıllı Hristiyan dini liderdir. 1342’de papa olmuş 1352 yılında ölümüyle beraber görevi sona ermiştir. Papa’nın Keşifler üzerindeki etkileri hk. Bkz: Alan Forey, “Papal Claims to Authority Over Lands Gained From the Infidel in the Iberian Peninsula and Beyond the Straits of Gibraltar”, **La Papauté et les croisades / The Papacy and the Crusades: Actes du VIIe Congrès de la Society for the Study of the Crusades and the Latin East/ Proceedings of the VIIth Conference of the Society for the Study of the Crusades and the Latin East**, 2011, s. 131-141.



sonlarında Kastilya ve Portekiz arasındaki ihtilafli bir konuydu. Fakat Portekiz buranın kontrolünü 15. yüzyılın ilk yarısında ele geçirmeyi başarmıştır<sup>126</sup>.

14. yüzyılın son çeyreği boyunca Cenevizliler, Katalanlar, Kastilyalılar ve Mayorkalılar tarafından üstlenilen çok sayıdaki sefere rağmen ve Kanarya Adaları üzerinde devam eden anlaşmazlıkların etkisiyle, yeni bir yer keşfedilmemiştir. Her ne kadar balıkçılık ve fok avcılığı devam ettiyse de, kendi aralarındaki iç mücadeleler, rakip uluslarla savaş ve veba sebebiyle denizaşırı ilerlemeler durma noktasına gelmiştir. Aslında Portekizliler, Müslümanları ülkelerinden çıkarmışlardı ve ülkede barış ortamı hakimdi. Gine altını, Rahip Kral Preste João'yu aramak ve Doğu baharatlarına ve zenginliğine ulaşma arzusu gibi sebepler Portekizlileri Atlantik'i keşfetmeye itti. 1442'den sonra yapılan başarılı köle seferleri ve köle ticaretinin gelişmesi teşvik edici bir unsur olmuştur. Köle ticareti ve diğer sebepler, pahalı keşif seferlerinin finanse edilmesinde ve kralların, prenslerin, soyluların ve tüccarların keşifler hakkında olumlu yönde karar vermelerinde etkili olmuştur<sup>127</sup>.

1414'de I. João (1385-1433) tarafından başlatılan Septe'nin alınma süreci, Portekiz'in deniz aşırı genişlemesinin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. I. João ve danışmanları tarafından sıklıkla istişare edilen Septe'nin alınma meselesi, aslında Yahudi ve Müslümanların çoğunun yüzyıl başlarında Portekiz'den sürüldükten sonra Müslümanlar üzerinde hâkimiyet kurma düşüncesiyle alakalıydı. Bu Müslüman şehrin alınması, denizaşırı genişlemeden daha ziyade Reconquista'yı Kuzey Afrika'ya yayma fikriyle bağlantılıydı<sup>128</sup>. Kral ve danışmanları, Septe'nin alınmasıyla Reconquista hareketinin pekişeceği ve ülkenin tamamen yabancılardan temizleneceği düşüncesindeydi. İspanya'da Kastilya ve Aragon bölgelerindeki Müslümanları kovmak için mücadeleler sürerken, Portekiz, Müslümanlardan İspanya'ya göre daha uzaktı. Müslümanların Portekiz üzerinde etkinliğinin olmamasından dolayı kral daha rahat siyaset yapmaktaydı. Ayrıca Portekiz ordusu, ülkede barış ortamının hâkim olmasının verdiği rahatlıkla, artık kendi bölgelerini savunmak için savaşmaya gerek kalmadığından yeni hareketlilik beklentisi

---

<sup>126</sup> Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 30.

<sup>127</sup> Charles Ralph Boxer, **The Portuguese Seaborne Empire: 1415-1825**, New York 1969, s. 18-24.

<sup>128</sup> Joel Serrão, António Henrique R. De Oliveira Marques, Valentim Alexandre ve Jill R. Dias, **Nova História da Expansão Portuguesa**, Lisboa 1998, s. 255.

içerisindeydi. Kral, ülke sınırlarını genişletip Kastilya ile çatışmak yerine gücünü koruyup geliştirmek için alternatif bir yol aramaktaydı. Üstelik ekonomik açıdan paraya ihtiyaç vardı. Bunun yanı sıra kral oğullarının askeri deneyim kazanmalarını istemekteydi. Prens Pedro ve Henrique'in kendilerini kanıtlamaları için askeri harekât gerekliydi. Bu faktörler savaş arzusunu körüklenmişti. Sonunda Septe'ye saldırı fikri kabul görmüş, I. João, 21 Ağustos'ta Septe harekâtını başlatmıştır. Müslümanlar bir gün süren savaş sonunda mağlup olmuştur<sup>129</sup>. Septe'nin alınmasından sonra Prens Pedro ve Henrique'e kral tarafından Coimbra Dükü ve Viseu Dükü unvanları verilmiş, böylece Portekiz'in ilk dükalık müessesesi oluşturulmuştur. Septe'nin alınmasından sonra ilk kez denizaşırı bir yere hâkim olduğundan dolayı Portekiz'in resmen imparatorluk haline geldiği ifade edilmektedir<sup>130</sup>.

Ticari alanda bağlantılarını genişleten Portekizli denizci tüccarlar zamanla orta sınıfı oluşturmuş ve zamanla Portekiz siyasetine yön verecek kadar etkili hale gelmiştir. Örneğin I. João'nun 1383-85 tarihli ayaklanmayı bastırarak tahta çıkmasında orta sınıf etkili olmuştur. Orta sınıf ticareti daha da ileriye götürmek istemesiyle keşiflere ön ayak olmuştur. Gine altını gibi etkenler ortaa sınıf tüccarları ve denizcileri tetikleyen önemli etkenlerdendir. Bu hususta kralların ve özellikle denizci prens Henrique'in rolü göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Kral Dinis'in 1317'de Cenevizli denizci Manuel Pessanha'yı amiral olarak görevlendirmesi Portekiz yönetiminin denizcilğe olan bir göstergesidir. Ayrıca Keşifler Çağı boyunca prens Henrique'in denizcilik faaliyetleri Portekizlilerin keşiflere olan ilgisini arttırmıştır. Diğer yandan Portekiz'in erken denizaşırı keşiflerinden olan Kanarya Adası'nın uluslararası boyutta bir mesele haline gelmesi ve İspanya'nın Portekiz'in daha önce bölgedeki faaliyetlerine rağmen hak iddia etmesi Portekiz keşiflerini olumsuz yönde etkilemiştir.

---

<sup>129</sup> Blackmore, **Moorings**, s. XIII.

<sup>130</sup> Harold V. Livermore, **A New History of Portugal**, Cambridge University Press 1976, s. 109.

## 2. 2. Septe'nin Ele Geçirilmesi

Septe; Cebelitarık diğeri adıyla Septe Boğazı'nın güneyinde, Kuzey Afrika topraklarında, bölgenin önemli limanlarından birine sahip stratejik bir şehirdir. Günümüzde; Fas sınırları içerisinde bulunmasına rağmen, İspanya'nın yönetimi altında olan Septe, özerk il statüsündedir<sup>131</sup>. Gerek İber Yarımadası'na yakınlığı, gerek Akdeniz ve Atlas Okyanusu arasında bir konumda olmasından dolayı Septe'ye, tarih boyunca çeşitli devletler egemen olmak istemiştir. 711'de İberya'da kurulan Endülüs Emevi Devleti'nin yüzyıllarca ayakta kalabilmesi, Cebelitarık Boğazı'nın her iki tarafının da Müslümanların elinde olmasından ve bunların birbirlerini desteklemelerinden dolayıdır. Ayrıca Septe'den Endülüs'e zaman zaman yardım gönderilmiştir. Septe'ye hâkim olan Müslümanlar, İber Yarımadası ile irtibatı sağlamış, bölgede yaşayan Hristiyanlar açısından bir tehdit unsuru olarak görülmüştür<sup>132</sup>. Septe'nin alınma fikri, ilk defa 1409 yılında, Portekizli üst düzey bir yetkili tarafından teklif edilmiştir<sup>133</sup>. Septe Limanı; ticari faktörler dışında, bölgedeki siyasi ve askeri faaliyetleri kontrolü altında tutmak açısından önemlidir. Septe, bölgedeki ticari, siyasi ve askeri faaliyetleri gözlemleme, bu faaliyetleri kontrol etme ve herhangi bir olumsuz durumda ülkelerini gerektiği zaman korumaya alma açısından önemlidir. Diğer taraftan Portekiz açısından Endülüs Emevi Devleti ile Tavâif-i Mülûk'un İber Yarımadası'nda son bulan varlığının ardından Müslüman toprağı Septe'nin Hristiyanlaştırılması, boğaz ve İberya'nın güvenliği için gerekli görülmüştü. Portekizlilere göre, Septe'deki olası bir Hristiyan varlığı sayesinde İberya, olası bir Müslüman tehdidinden uzak tutulacaktı<sup>134</sup>. Septe'nin ele geçirilmesi Portekiz'in bölgede misyoner faaliyetler yürütmesini ve yayılcı politika izlemesini kolaylaştırıcaktı. Ek olarak Septe Limanı'nın, Portekiz ekonomi ve ticaretine katkı sağlayacağı ve deniz aşırı seferler için bir üs olarak kullanılarak Portekiz ilerlemesine

<sup>131</sup> Günümüzde Septe'nin durumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Said Saddiki, "Ceuta and Melilla Fences: a EU Multidimensional Border?", **Canadian Political Science Association Proceedings**, 2010, s. 1 – 18.

<sup>132</sup> Muhaj, "The Hundred Years War and the Beginnings of the Portuguese Expansion in Africa", s.88.

<sup>133</sup> Axelsson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 145.

<sup>134</sup> Disney, **Portugal II**, s. I.

destek olacağı düşünülüyordu. Portekizli askerlerin savaşma arzusu ve danışmanlarının desteği de I. João'yu cesaretlendirmişti<sup>135</sup>.

1385'te Aljubarrota Savaşı'nda Kastilya birliklerini yenmeyi başaran I. João, bu savaşta İngiliz okçu birliklerinden yardım almıştır<sup>136</sup>. Bunun sonucunda Portekiz ve İngiltere arasında, 9 Mayıs 1386'da Windsor Antlaşması yapılmıştır. Antlaşmadaki maddelerden birinde, ihtiyaç halinde Portekiz savaş kadırgalarının, savaş deneyimi olan mürettebatla birlikte İngiltere'nin emri altında olacağı kararlaştırılmıştır. Ayrıca İngiltere'nin Fransa ile arasındaki husumetinden dolayı olası çatışmalarda ya da Kastilya ile olan mücadelelerde iki ülke birbirlerini koruyacaklardı<sup>137</sup>. Portekiz böylece olası Kastilya saldırılarına karşı önlem almış oldu. 1411'de de Portekiz ve Kastilya arasında Ayllón Antlaşması yapılmıştır. Bu anlaşmadan sonra Portekiz üzerindeki Kastilya tehlikesi kalkınca ülke, siyasi ve ekonomik rahata kavuşmuştur. Antlaşma sonucu ülkedeki barış ortamı sağlandıktan sonra savaş hazırlıklarına başlanmıştır<sup>138</sup>. Kral, Amiral São João'ya bir donanma hazırlamasını emretti. Bunun üzerine Amiral São João, 15 kalyon ve 15 firkateden oluşan bir filo hazırlamıştır<sup>139</sup>. Bu hazırlık 18 ay sürmüştür. Barcelos kontu Dom Afonso, Douro ve Minho nehirleri arasında organize olacak, Prens Dom Henrique ise kayıt tutup Beiras ve Trás-os-Montes bölgesinden gelen yardımları Porto'dan gemilere yüklenmesini sağlayacaktı. Dom Pedro, Estremadura, Orta Tejo, Guadiana ve Algarve tarafından gelen askerleri Lizbon'dan gemilere bindirecekti. Bu görev Septe'nin alınması ve prensin kendini göstermesi açısından çok önemli bir görevdi<sup>140</sup>.

---

<sup>135</sup> Serrão, Marques, Alexandre ve Dias, **Nova História**, s. 255.

<sup>136</sup> Disney, **Portugal I**, s. 121.

<sup>137</sup> João Gouveia Monteiro, Miguel Gomes Martins ve Tiago Viúla de Faria, "Another 1415: Portugal's Military Landscape at the time of Agincourt", **Journal of Medieval History**, S. 43/1, 2017, s. 118-120.

<sup>138</sup> Disney, **Portugal II**, s. 2.

<sup>139</sup> Portekizce kaynaklarda "Fusta" ya da "Fustalha" olarak geçen Firkate, kürekli gemiler döneminde kullanılan, 5 cins kadırgadan en ufak olanıdır. Fusta, bazen Portekiz donanmasını oluşturan büyük gemilere yardımcı gemi olarak kullanılmaktadır. Bkz. Humberto Leitão ve Vicente Lopes, **Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual**, Lisboa 1963, s. 279.

<sup>140</sup> Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. XXVI, s. 79; b. XXIX, s. 88; Carlos Guardado da Silva, "A Cidade de Lisboa na Preparação da Conquista de Ceuta", **Cadernos do Arquivo Municipal**, 2015, S. 2, n. 4, s. 24.

Kastilyalı kronik yazarı Álvaro García de Santa Maria'nın tuttuğu kayıtlarda, krallığa bağlı zorunlu yapılan askerlikte belirli kurallardan bahsedilmektedir. Askerlik zorunlu olduğu için kendiliğinden askere gelmeyenler esir ediliyor ya da asker kaçaklarına büyük para cezaları kesiliyordu<sup>141</sup>. Ülke genelinde soylular kraliyet toplantılarına çağrılıp seferberlik ilan edildiği, eli silah tutan herkesin askere çağrıldığı söylenmişti. Soyluların asker toplama görevi yanı sıra silah toplama, gemilerin kalafatlanması ve inşa edilenlerin kısa süre içinde tamamlanması, savaş gemilerinin iâşesinin hazırlanması gibi birçok işi yaptırmada sorumlulukları vardı. Askerin iâşesi için, peksimet pişirilir, etler tuzlanır ve diğer levazım toplanırdı<sup>142</sup>. Sefer sonrası bir kısım soylunun görevi, askerlerin muafiyet ve yasaklarını onaylamak, gemileri düzeltmek ve askeri birlikleri tertip etmektir<sup>143</sup>. Hazırlıklar devam ederken bazı kural ve yasaklamalar uygulanmıştır. Örneğin, kralın bizzat kendi mektubunda yazanlar dikkat çekicidir. Septe'ye yapılacak olan saldırının hemen arifesinde, prens ya da komutanın isteği olsa bile, Lizbon şehrine gelip silahaltına alınan piyadelerin donanmaya giriş yaptıktan sonra yer değiştirmeleri yasaklanmıştı. Kral, Lizbon'da toplanan donanmanın ve gemilerde bulunan teçhizatın, hafif ve ağır silahların tertibini bizzat yönetmekteydi<sup>144</sup>. Ayrıca donanmanın hazırlanmasını hızlandırmak adına bizzat kralın emriyle, Moriskolar'a ait silahları cephaneye eklenecekti ve başta tahıl olmak üzere diğer gıda maddelerinin ihraç edilmesi yasaklanmıştı<sup>145</sup>. Ayrıca donanmaya satın alınacak levazım için 3 Mart 1415'te çıkarılan geçici bir kanunla bakır ve gümüş para basılmıştır<sup>146</sup>.

---

<sup>141</sup> Poulou-Isabel Drumond Braga, **Ceuta Portuguesa: 1415-1656**, Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes 1998, s. 18.

<sup>142</sup> Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. XXX. s. 90.

<sup>143</sup> Poulou-Isabel Drumond Braga, **Ceuta Portuguesa**, s. 18– 19.

<sup>144</sup> Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. XXIX. s. 89.

<sup>145</sup> AML, kitap 10, belge 4, 24 Mart 1414.

<sup>146</sup> Ordenações Afonsinas, **Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian**, Lisboa 1984, b. IV, s. 43-55.



**Resim 6:** I. João Tarafından Bizzat Yazılmış, Septe'nin Alınması İçin Ülkede Seferberlik Hazırlıkları Esnasında Uyulması Gereken Kurallar Hakkındaki Belge.

**Kaynak:** AML, kitap 10, belge 4, 24 Mart 1414.

Lizbon'dan Septe'ye gidecek donanmanın hazırlıkları, Ribeira bölgesindeki yoğunluğu arttırmıştı. Bu yoğun çalışmalardan Gomes Eanes de Zurara şöyle bahsetmektedir:

*“Ve bununla birlikte bölgedeki demir cevheri vardı, her yerde olan mücevherler orada işe yaramadı çünkü silahlarını korumaya dikkat ediyorlardı, diğerleri peksimet yapmaya, memelileri (hayvanları) ve etleri yakalamaya (toplamaya), diğerleri gemileri sürmeye ve garnizonları kurmaya (çalışıyorlardı) böylece ihtiyaç anında lazım olan her şeyi bulacaklardı. Ama bu trafik Porto ve Lizbon şehirlerinin tamamında ilkti çünkü bu bakımdan özgür olan kimse yoktu ve uzun zamandır sessiz olan*

*bu şeylerin dehşete düşmesi gibi Ribatejo'nun bir kısmının akışında açıkça duyuluyordu*

*Ve gerçekte, bütün o bölge için gemileri nehirde hazırlamak çok tuhaf bir şeydi. Bu günlerde ve sabahlarda onların arızalarını tamir eden kalafatçılara ve diğer kaptanlara seslendiler. Başka yerlerde birçok öküz ve inek kasapları vardı ve (hayvanların) derilerini yüzen ve diğerleri onları kesen / parçalayan birçok adam vardı, ağırlıklarını ayarlamak için başkaları (vardı). Balıkçılar ve onların kadınları, vatozları ve yılanbalıkları ve alabalıkları dikkatlice yakaladı ve kesti ve bu balıklar, hemen hemen hepsi güneşin en çok olduğu yerlerde doluydu. Altın devleti, gece gündüz, onların baltalarını (silahlarını) hiç bu kadar beklememiş, o (kral) bu zıtlıkların ortasında endişeliydi (ama) hiçbir şey söylemeyecekti, nadiren (hiçbir şey) anlaşılmadı. Ve fıçıcular (şarap ve içecekten sorumlu) ile gemi tamircileri şarap, et ve diğer memeliler (hayvanlar) ve tımarcılar, yabancı silahlardan askerleri koruyan giysi (zırh) hazırlayan terziler çalışıyordu. Marangozlar ve diğer topçular, top (büyük, menzilli) ve bombaları (mühimmatı) ve askerleri ve diğer çok sayıda küçük topları yerleştirdiler, kuzu ve koyun ve keçiden yapılmış koruyucular ve diğer birçok keten kıyafet (zırh) yapanlar, hepsi bu krallıkta ödüllendirilecek<sup>147</sup>.”*

Zurara kroniğinde, donanmanın toplanması ve diğer hazırlıkların süratli bir şekilde yapıldığı açıkça belirtilmiştir. Bir kısım insanın et, peksimet gibi yiyeceklerin hazırlanmasında, bir kısım insanın silahların hazırlanmasında, bir kısım insanın ise askeri birliklerin düzene sokulmasında hızla çalıştığı bir ortam olduğundan bahsedilmektedir. Ayrıca, balıkçıların da yiyecek temini söz konusudur. Askerlerin kıyafetlerini temin için ayrı bir grup çalışmaktaydı. Ayrıca kronikte Lizbon dışında Porto'da da hazırlık yapıldığından bahsedilmektedir. Kaptanlarıyla birlikte Porto'dan 7 kadirga ile sayısı belirsiz daha küçük gemilerden oluşan donanma, Lizbon'a doğru yola çıkmıştı. Lizbon'da 8 zırhlı kadirga ile birleştikten sonra Belém'de bulunan donanmaya katılacaklardı. Donanmanın toplanması ve düzenlenmesi hususunda Lizbon tersanelerinin önemi büyüktür ancak bu ifadeden yola çıkılarak Septe'ye

<sup>147</sup> Zurara, *Crónica de Ceuta*, b. XXX. S. 90 – 91.

yapılacak saldırı için sadece Lizbon'da değil Porto'da da hazırlıkların olduğu sonucuna varabilmekteyiz<sup>148</sup>.

Septe çıkarması için yapılan hazırlıklar çerçevesinde, asker ve donanmadaki savaş gemilerinin sayısı tam olarak bilinmemekle beraber kralın emriyle, Portekizli elçilerin Kastilya, Biskay, Galiçya, Bretonya, İngiltere, Flandra Kontluğu ve Almanya limanlarına gönderilerek bulabilecekleri büyük gemileri kiralamaları istenmiştir. Elçiler yoluyla Avrupa'da dağılık halde bulunan gemilerin Portekiz donanmasında toplanmaları için haber gönderilmiştir<sup>149</sup>. Asker sayısı hakkında ise, kroniklerde bilgi bulunmamakla beraber, Kronik yazarı Fernão Lopes'in kayıtlarında, şehir alındıktan sonra 8 kişinin savaşıarak öldüğü ve 11 kişinin veba salgınından öldüğü kaydedilmiştir<sup>150</sup>. Kaynaklarda, asker sayıları tamamen birbirinden farklı verilmiştir. Aragon kralı I. Fernando tarafından Portekiz'e gönderilen casus Ruy Díaz da Vega, sefere hazırlanma sürecinde 18.600 ila 19.000 askeri harekete geçirme girişiminde bulunulduğunu, bunların 4.685'inin kralın kendisine ait köle askerler olduğunu kaydetmiştir<sup>151</sup>. Portekiz donanma filosunun merkezinden takiplerini yapan bu casus, krallığa ait seferberlik belgelerine ve daha fazla bilgiye ulaşabilmek için sık sık gemi değiştiriyordu<sup>152</sup>. Ayrıca Aragonlu kronik yazarı Jerónimo Zurita, kayıtlarında 50.000 gibi çok abartılı bir asker sayısından bahsetmektedir<sup>153</sup>. Bazı kaynaklarda bu sayının düşmanı korkutmak amaçlı verildiği söylenmektedir. Santiago de Compostela Başpiskoposu aynı zamanda I. João'nun yakın komutanlarından João Gomes da Silva, Septe'ye 33.500 asker gönderildiğini kayıtlara geçmiştir<sup>154</sup>. Bu, diğerlerine nazaran daha makul bir değer olarak düşünülebilir. Kayıtlardan yola çıkılarak Septe'ye giden asker sayısının yaklaşık 12.000 ila 15.000 arasında olduğu tahmin edilmektedir. Bu miktarın doğru olma

<sup>148</sup> Zurara, *Crónica de Ceuta*, b. XXV-XXXVI.

<sup>149</sup> Zurara, *Crónica de Ceuta*, b. XXIX, s. 87.

<sup>150</sup> José Maria Cordeiro de Sousa, *Inscrições portuguesas de Marrocos. Lisboa: Junta Nacional de Educação*, Lisboa 1953, s. 7.

<sup>151</sup> Manuel Lopes De Almeida, Ildaino Ferreira da Costa Brochado, Antonio Joaquim Dias Dinis, *Monumenta Henricina, Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974*, c. II, s. 132-146.

<sup>152</sup> Almeida, Brochado, Dinis, *Monumenta Henricina*, s. 166– 168.

<sup>153</sup> Jerónimo Zurita, *Annales de La Corona de Aragón*, Çev. Angel Canellas López, Zaragoza 2003, c. V, Libro XI, B. LII, s. 267.

<sup>154</sup> Almeida, Brochado, Dinis, *Monumenta Henricina*, s. 164.



ihtimali bir hayli yüksekti zira, o dönemin Portekiz nüfusunun bir buçuk milyona henüz ulaşmamıştı ve Septe'ye sefere giden gemilerin alabileceği maksimum asker sayısı belliydi. João Gomes da Silva'ya göre, Portekiz donanması 270 gemiden oluşuyordu. Bunun dışında Mateus Pisano'nun *Livro da Guerra de Ceuta* adlı çalışmasında 242 geminin, Jerónimo Zurita ise, 212 geminin, Kastilyalı kronik yazarı Alvar Garcia de Santa Maria 190 geminin ve Ruy Díaz da Vega, Prens Henrique'in Porto'dan donanmaya katılan gemiler haricinde 100 geminin sefere katıldığını belirtmiştir. Bu bilgiler göz önüne bulduğunda 200'den fazla irili ufaklı kürek ve yelkenli geminin sefere katıldığı düşünülebilir<sup>155</sup>. O günkü Portekiz nüfusu göz önünde bulundurulacak olursa asker sayısı ancak 18.000 civarında olmalıdır<sup>156</sup>.

Hazırlıklar sürerken, Ocak ayından itibaren özellikle Lizbon ve Porto'da ve veba salgını şiddetlenmiştir. Donanmanın birleşmesi 25 Temmuz'da Belém'de gerçekleşmiş, aynı gün Lizbon'u terk etmiştir. Ülkede yaygınlaşan vebaya rağmen yola çıkılmıştır<sup>157</sup>. Kral, Galler'den gelen gemilerin idaresini üstlenirken, Prens Pedro ise gemileri koordine ediyordu. Gemilerde soyluların yanı sıra Portekiz kralının hizmetine girmiş zengin bir İngiliz ve çok sayıda yabancı vardı. Donanma, yaklaşık 18.000 savaşı taşıyan 200'den fazla savaş gemisinden oluşuyordu<sup>158</sup>. Lizbon'dan yola çıkan Portekiz donanması 26 Temmuz'da Lagos'ta<sup>159</sup> demirlemiştir. Burada askerlere moral ve cesaret vermek için kralın emriyle papaz Frei João Xira, Septe'nin neden alınması gerektiği hususunda bir konuşma yapmıştır<sup>160</sup>.

Dönemin kayıtlarına göre kralın emrindeki kronik yazarı Zurara'nın aktardığı bazı sayısal değerlerin abartıldığı görülmektedir. Ancak dönemin savaşıabilecek erkek nüfusunu göz önünde bulundurarak çeşitli kaynaklarda belirtilen gemi sayısının farklı olmasına rağmen 200'den fazla geminin katılımını varsaydığımız

<sup>155</sup> Bkz. Almeida, Brochado, Dinis, **Monumenta Henricina**, s. 146-180, Silva, "A Cidade de Lisboa na Preparação da Conquista de Ceuta", s. 28 – 29.

<sup>156</sup> Maria Helena da Cruz Coelho, **D. João I: o que re-colheu Boa Memória**, Rio de Mouro: Círculo de Leitores 2005, s. 180.

<sup>157</sup> Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. XXXV, s. 109 – 110.

<sup>158</sup> Disney, **Portugal II**, s. 3 – 4.

<sup>159</sup> Lagos, Portekiz'in güneyinde, Algarve bölgesinde yer alan, Keşifler Çağı boyunca tersanesi ve limanıyla hareket merkezi olarak kullanılmış, dönemin Avrupa köle ticaretinin merkezi olarak bilinen bir liman kentidir. Donanmanın Lagos'ta konaklaması hakkında bkz. Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. XXX, s. 90-93.

<sup>160</sup> Cruz, **A Nobreza Portuguesa**, s. 35.

takdirde gemilerin alabileceği en fazla asker sayısının kabaca 15.000 ila 18.000 arasında olduğu, dolayısıyla Aragon casusu Ruy Díaz da Vega'nın verdiği sayının daha doğru olduğu düşünülebilir.

Lagos'tan Septe istikametine doğru ilerleyen donanma, kötü hava şartları nedeniyle bir hafta boyunca Faro'da konaklamıştır. Şiddetli rüzgârların dinmesini ve hava şartlarının olgunlaşması beklendikten sonra donanma 9 Ağustos'ta Faro'dan hareketle, Cebelitarık Boğazı'nı geçmiştir. Septe'ye önden keşif gemileri gönderilerek şehrin direniş gücü denenmiştir. Keşif gemileri Septe'ye vardığında Septe valisinin savaşa hazırlanmış olduğunu gören kral, keşif gemilerini Algeciras (El-Ceziret'ül-Hadra) kentine geri çekmiştir. Bunun üzerine vali, saldırı tehdidinin geçtiğini düşünerek bir rahatlama içerisine girmiştir ve birçok askere silah bıraktırmıştır. Donanma, tekneler, firkateler ve kadırgalarla 12 Ağustos'ta tekrar Septe kıyılarına getirilmiştir. Ancak yoğun sis ve akıntı nedeniyle çıkarma yapamadan Malaga'ya çekilmiştir. On üç gün boyunca burada havanın düzelmesi beklenmiştir. Kral Ponta do Carneiro'da donanmaya tekrar katılmış, Cebelitarık Körfezi'nin hemen girişinde konsül ile istişare yapmıştır. 21 Ağustos'ta Septe'ye ani bir baskın düzenleyen Portekizliler, Septe valisini hazırlıksız yakalayıp şehre girmiştir. Ani bir baskın beklemeyen Müslüman askerlerin çoğu dağılmış ve az bir direnişle karşılaşmıştır<sup>161</sup>. 21 Ağustos'ta başlayan Portekiz saldırısı bir gün sürmüş ve 22 Ağustos'ta şehir tamamen ele geçirilmiştir.

Gomes Eanes de Zurara Septe'nin alınması esnasında Portekiz kuvvetlerinin çok fazla bir direnişle karşılaşmadıklarını ve şehri kolayca aldıklarını kroniğinde belirtmiştir. Bunun yanı sıra 1418-1419 yıllarında Müslümanların Portekizlilere karşı direniş içerisinde buldukları kayıtlarında mevcuttur<sup>162</sup>. Septe alındıktan sonra Kral, halefleri Pedro ve Henrique'e Portekiz'de kurulacak olan Coimbra ve Viseu Dükalığını vermiştir<sup>163</sup>. Dom Pedro de Meneses, Septe valisi ve askeri idarecisi seçilmiştir. Dom Pedro de Meneses'in vali olarak atanmasından sonra kral ve

---

<sup>161</sup> Disney, **Portugal II**, s. 4.

<sup>162</sup> Humberto Baquero Moreno, "Contestação e Oposicao da Nobreza Portuguesa ao Poder Político nos Fináis da Idade Media", **RFL: História**, II série, Porto 1987, sayı IV, s. 106.

<sup>163</sup> Henrique Viseu Dükü, Pedro ise Coimbra Dükü olmuştur. Bkz. Livermore, **A New History of Portugal**, s. 109.

oğulları Portekiz'e geri dönmüş, Septe'de yaklaşık 2.500 askerden oluşan bir garnizon bırakılmıştır. Meneses ailesi ileride okyanus ötesi sefere çıkan gemilerin merkezi niteliğinde kullanılacak Septe Limanı için önemli rol oynayacaktır<sup>164</sup>.

### 2.2.1. Viseu Dükü “Gemici” Henrique (1385 – 1460)

Aljubarrota Savaşında İngiltere'den yardım isteyen I. João, bu ittifak sonrasında ikili ilişkileri ilerletmek adına Phillippa Lancaster ile evlenmiştir. 9 yıl sonra 1394'te Prens Henrique dünyaya gelmiştir. Küçük yaşlarından itibaren babası Henrique'i deneyimli bir yönetici olması için devlet işlerine alıştırarak yetiştirmiştir. Diğer yandan I. João'nun denizcilere olan davet ve teşvikleri yabancı denizcileri cezbediyordu. 1415'te donanımlı ordu ve donanma ile Septe'yi alarak kendine güvenini kazanan ve krallıktan imparatorluğa ilk adımı atan Portekiz kralı ve Prens Henrique, sonraki seferler için cesaretlenmiştir. Prens Henrique, Septe seferinde başarılı bir performans ile öne çıkmıştır. Septe'nin alınması için yapılan hazırlıklarda ordunun ve mühimmatın toplanması ile askerlerin gemilere yerleştirilmesi görevi gibi çeşitli ehemmiyetli görevleri başarıyla yerine getirmiştir. Donanmanın hazırlanmasından sonra babasının yanında bizzat sefere çıkmıştır. Septe alındıktan sonra devlet işlerinde deneyim kazanması amacıyla dük unvanıyla Viseu'nun yönetimi Prens Henrique'e verilmiştir<sup>165</sup>.

Hakkında çok az kaynak bulunmakla beraber, Zurara, kroniklerinde Prens Henrique hakkında bilgiler vermiştir. Zurara kroniği, Prens Henrique hakkında bilgi veren ana kaynak olarak kabul edilmektedir<sup>166</sup>. Avrupalı keşiflerin öncüsü olarak gösterilen Infante Dom Henrique (o Navegador), yaşamı boyunca Afrika'daki keşif seferlerinin başlamasından ve desteklenmesinden sorumluydu. Zurara'ya göre, Prens Henrique, Septe'nin alınmasından sonra Septe Limanı'nda silahlı savaş gemileri bulunduruyordu. Henrique'in burada savaş gemileri bulundurmasının sebeplerinden biri Müslüman denizcilerin saldırılarına karşı hazır olmak, diğeri ise Kanarya Adalarının ötesindeki topraklar, bilhassa daha önce deniz tarafından ulaşılmamış,

<sup>164</sup> Disney, **Portugal II**, s. 4.

<sup>165</sup> A xelson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 145.

<sup>166</sup> A xelson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 145.

Cabo de Bojador hakkında bilgi edinmekti. Ayrıca Septe'yi keşifler için kullanılmak üzere Afrika'nın büyük liman kentlerinden biri haline getirmiştir. Silahlı gemileri limanda tutarak hem Septe ile Septe Limanını güvene almış hem de bölgede hâkimiyet kurmayı hedeflemiştir<sup>167</sup>.

Zurara'ya göre pensin hedefleri arasında, Afrika'dan Avrupa'ya gönderilen altın ticaretini yönetmek, köle ticareti, Mağriplilerin bölgedeki gücünü azaltmak, Mağriplilere karşı mücadele etmek için müttefik prensler aramak, Hristiyanlığı gittikleri her yerde yaymak ve Preste João'yu bulmak vardı<sup>168</sup>. Prens Henrique, Preste João'u İslam'a karşı mücadelede stratejik bir müttefik olarak görüyordu. Preste João'un bulunması adına 1440'larda seyrüseferlere çıkan gemi kaptanları, bu Hristiyan hükümdar hakkında bilgi almak ve eğer mümkünse onunla bağlantı kurmak için bilgilendirilmiştir. Bu, hayalî bir düşünce olmakla beraber pensin öncelikli hedefi değildi. İlk önce ekonomik anlamda ülkesini kalkındırmayı düşünüyordu. Prens Henrique'in düşüncelerine karşı birçok kişi de vardı<sup>169</sup>. Zurara'ya göre; denizcilere teşvik girişimleri, başka hiçbir prens tarafından yapılmamakla birlikte Henrique'in bu topraklarla gerçekten ilgilendiğini göstermekteydi. Zurara bu durumdan *“ve başka hiçbir bir prensin bu konuda herhangi bir gayret göstermediğini görünce, o (Prens Henrique) kendi gemilerini bu kısımlara gönderdi, tüm bu bölgelere kesin olarak sahip olmak istediğini açıkça gösterdi”* şeklinde bahsetmektedir<sup>170</sup>.

Prens'in destekleriyle Portekiz'in denizcilik merkezi haline gelen, genellikle denizcilerin seyrüsefere çıkış yeri olan Sagres'teki Lagos Limanı çevresinde toplanan bilim adamları<sup>171</sup>, burada denizcilik alanında bilimsel araştırmalar yapmayı sürdürmüştür. Bunun yanı sıra gemi bakım onarım ve inşasına dair birçok usta Lagos Limanı'nda bulunuyordu. Bu bilim adamları arasında Venedikli, Cenevizli, Katalan kökenlilerle beraber Arap ve Yahudiler de yer almaktaydı. Mayorka'lı Yahudi asıllı

---

<sup>167</sup> Zurara, **Guinea**, s. 27.

<sup>168</sup> Zurara, **Guinea**, s. 27 – 28.

<sup>169</sup> Disney, **Portugal II**, s. 30.

<sup>170</sup> Zurara, **Guinea**, s. 28.

<sup>171</sup> Kılavuzlar, kaptanlar, haritacılar, gökbilimciler ve denizciler olmak üzere, Portekizliler, Katalanlar, Cenevizliler, Venedikliler, Yahudiler, Kuzey Afrika ve İspanya Müslümanlarını etrafında toplamıştır. Bkz. Paolo Emilio Taviani, **Cristoforo Colombo'nun Maceraları**, Çev. Tülin Altınova, Kitap Yayınevi 2003, s. 24.

ünlü Mappa Mundorum'u (Katalan Atlası-14. Yüzyıl) çizen Abraham Cresques'in oğlu Jehuda Cresques, Portekiz'li kaptanlara seyrüsefer sanatı ve haritacılık hakkında eğitimler vermekteydi<sup>172</sup>.



**Harita 4:** Cabo De Bojador

**Kaynak:** Mary Ames Mitchell, Çevrimiçi, [http://www.crossingtheoceans.com/Ocean\\_SeaPages/OS-38-CapeBojador.html](http://www.crossingtheoceans.com/Ocean_SeaPages/OS-38-CapeBojador.html), 30 Ocak 2019.

1418 yılında Müslümanların Septe'yi geri almak için başlattıkları saldırılara karşı, Septe valisine yardıma gitmek üzere Portekiz'den hareket eden donanmanın başında Prens Henrique vardı. Bu saldırının püskürtülmesinden gelen cesaretle Henrique, kendisine daha büyük hedefler belirleyerek Fas kıyılarının güneybatısına yönelmiştir. Babasının ölümünden sonra ailenin en büyüğü olan Prens Duarte kral olmuştu. Yeni kral Henrique kadar deniz aşırı seferlere olumlu bakmıyordu ancak onun azmi ve kararlılığı karşısında duramayıp onu deniz aşırı seferlere gitmesi için görevlendirmiştir. Prens Henrique, yaşamı boyunca ülkesinin müreffeh olması için çalışmış, iyi yetiştirilmiş bir yöneticiydi. Hayalleri, onun ve ülkesinin çok daha iyi sonuçlar almasına sebep oldu. Algarve'da yapılan balıkçılık bölgede tekel haline getirilerek buranın gelirleri tamamen deniz aşırı seferlerde kullanılmıştır. Bu ve bunun gibi birçok gelir Prens Henrique'e tahsis edilmiştir. Ayrıca kral adına Cabo de Bojador ötesinden ithal edilen mallardan %20 oranında pay alınmıştır. Bu mallar genellikle Lagos'a indirilmekteydi. Prens'in de Lagos'ta bulunmasından dolayı ticareti bizzat yönetip kâr elde etmesi ve deniz aşırı seferlere yeterli finansal desteğin sağlanması hususunda ona büyük fırsat sağlamaktaydı. Prens Henrique, sadece yerli

<sup>172</sup> Mathew, *Navigation in India*, s. 6.

denizcilerle değil, Jehuda Cresques gibi yabancı haritacılar ve denizcilerle de çalışıyordu. Portekiz'in güneybatısındaki Sagres bölgesinde küçük bir körfezde, bir denizcilik okulu yaptırarak, dönemin usta denizcilerini, haritacılarını, astronomlarını ve ünlü deniz aygıtı yapımcılarını bu okulda çalışmalarını için topladı ve araştırmalarını desteklediği düşünülmektedir<sup>173</sup>. 16. yüzyılda yaşamış Portekizli matematikçi ve kozmograf Pedro Nunes, Sagres'teki yapılanmayı şu şekilde dile getirir; *“denizcilerimiz iyi eğitilmiş ve tüm haritacıların ve gezginlerin bilmesi gereken araçlar ve kurallar sağlanmıştır”*<sup>174</sup>.

Söz konusu okul bazı tarihçilere göre efsane olarak kabul edilmiş, varlığı tam olarak ispat edilememiş olsa da, bahsinin geçmesinde yarar vardır. Duarte Leite, bunun bir efsane olduğunu ifade etmektedir<sup>175</sup>. Sagres denizcilik okulu olsun ya da olmasın, her hâlükârda Prens Henrique'in etrafındaki bilim adamları, haritacılar ve keşifler için önemli bilgi sahibi kişilerin sürekli kendisini bilgilendirdiği muhakkaktır<sup>176</sup>. Prens'in ileri görüşlü fikirlere sahip olması etrafındaki bilim adamlarıyla sürekli istişare ettiğinden dolayıdır. Ayrıca, Henrique'in Jacome de Mallorca adlı bir seyir haritası çizicisi ile çalıştığı bilinmektedir. Henrique, yeni yerlerin keşfedilmesini istediği kadar keşfedilen yerlere Hristiyanlığı yaymak da istiyordu. Ölümünden sonra bıraktığı varsayılan vasiyetine göre, yaşamı boyunca 3 amaç için uğraş vermiştir. Bunlar, Hristiyanlığı yaymak, bilinmeyen denizler ve ülkeler hakkında bilgi sahibi olmak ve ticareti geliştirmektir. Nitekim 15. ve 16. yüzyıllarda, Portekiz'in sömürgeleri arasında Hristiyanlığa yüksek oranda katılım sağlanmıştır. Ticaret geliştirilmiş, bilinmeyen yeni yerler keşfedilmiştir. Henrique döneminde, Sierra Leone'ye kadar seferler yapılmış, Madeira ve Cape Verde Adaları, Senegal ve Gambia ırmaklarının ağızları keşfedilmiştir. Vitorino De Magalhães

<sup>173</sup> Bkz. William G. L. Randles, “The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the 'Navigator'”, **The International Journal for the History of Cartography**, London 1993, sayı 45, s. 20– 28.

<sup>174</sup> Hans Mark, “Henry the Navigator and the Early Days of Exploration”, **American Association for the Advancement of Science**, Yıllık Dergi -1992, sayı 158, s. 102.

<sup>175</sup> Duarte Leite and Vitorino De Magalhães Godinho, **História Dos Descobrimentos: Colectânea de Esparsos**, Haz. Vitorino Magalhães Godinho, Lisboa 1958, c. I, s. 16; Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 115.

<sup>176</sup> Celso P. de Melo, “A Ciência dos Descobrimentos”, **Ciência Hoje**, Mart 2000, vol. 27, no 158, s.16-23, Alfredo Pinheiro Marques, **Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'**, Universidade de Coimbra 2005, s.52, Luís de Albuquerque, **Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses**, Lisboa 1990, s. 15–27.

Godinho, 1419-1460 yılları arasında yapılan 35 kayıtlı seferi listelemiştir. Ona göre, bu seferlerin sadece 8 tanesi Prens Henrique'in yetkisi altındaydı. Söz konusu süre zarfında 360 fersah boyunda sahil şeridi keşfedilmiştir. Bunun 200'ü sadece Dom Pedro'nun güçlü olduğu 8 yılda yapılmıştır<sup>177</sup>. Henrique her ne kadar da büyük mücadeleler etmiş olsa da arka planda topyekûn bir çaba mevcuttur. Henrique, güney Afrika kıyılarına Latin yelkenli karaveller ve kabasorta barçalar göndermiştir. Prens Henrique'e göre keşif seferleri, ordu ve hükümet tarafından hızla tüketilen gelirleri arttırma yolu olarak görülüyordu<sup>178</sup>.

Sagres Denizcilik Okulu'nun varlığı hakkında herhangi bir delil olmamasına rağmen Sagres'te Prens Henrique etrafında toplanan birçok bilim adamı olduğu bilinmektedir. Delil olmasa da bu, prensin denizcilik ve bilimsel araştırma yapan bir topluluğu biraraya getirdiği gerçeğini değiştirmemekle birlikte okul olmasa da bölgedeki yapılanmanın varlığını işaret etmektedir. Sagres'teki bu yapılanma, Portekiz denizciliğine önemli katkılarda bulunmuştur. Prens Henrique'in denizciliğe verdiği önem vasıtasıyla biraraya gelen bilim adamları ve gemi yapımcıları zamanla ihtiyaca göre daha kullanışlı, kapasitesi yüksek gemiler inşa edilmesine katkıda bulunmuştur.

### 2. 3. Portekiz'in Gelişmesine Yol Açan Faatliyetler

Müslümanları kovarak güvenlik endişelerini ortadan kaldıran Portekiz idaresi için, Kuzey Afrika'da stratejik bir liman kenti olan ve keşifler için üs haline getirmeye uygun Septe'nin zaptı ivme kazanmıştı. Kastilya ile Portekiz arasında 1411'de ortaya çıkan çekişmeler, I. João'nun daha temkinli olmasını gerektiriyordu. Bunun için kral İngiltere ve Flandra Kontluğu ile anlaşma yoluna gitmiştir. Çıkarma öncesinde, Eylül 1414'te İngiltere Kralı V. Henry, Portekiz'e 400 mızraklı süvarinin

---

<sup>177</sup> Vitorino De Magalhães Godinho, **Documentos Sobre a Expansão Portuguesa**, Lisboa 1956, c. III, s. 22 – 319.

<sup>178</sup> Marques, **History Of Portugal**, s. 143; Fernando Oliveira, **O Livro da Fábrica das Naus**, Çev. Academia de Marinha, *The Book of Naus Construction* (1991), Lisboa 1580, s. 76; Richard Alan Barker, "Shipsape for Discoveries and Return", **Mariner's Mirror**, 1992, S. 78, b. 4, s. 435; Filipe Vieira de Castro, "In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts", **Historical Archaeology**, Haziran 2008, S. 42, b. 2, s. 73.

gönderilmesi için onay vermiştir<sup>179</sup>. Aynı dönemde Fransa ve İngiltere siyasi karışıklık içerisinde olduğundan Portekiz'in Septe'ye saldırması için ortam hazır. Nitekim 7 Ağustos'ta Faro'ya gelen Portekiz donanma gemileri, 10 Ağustos'ta Algeciras (Cadiz) Limanına varmıştır. 1415 senesinin 13 Ağustos'u 14 Ağustos'a bağlayan gecesinde çıkarma başlatılmıştır<sup>180</sup>.

Prens Henrique'in gemileri tarafından yapılan erken dönem keşifleri ilk etapta plansız şekilde Portekiz korsanlarının saldırıları esnasında tesadüfen gerçekleşmiştir. Sonraları Prens Henrique bu korsanların daha da ileriye gitmelerini emretti. Henrique, korsanların çıkacakları bu riskli yolda onları desteklemekten asla vazgeçmeyip bu girişimler üzerinde önemle durmuştur<sup>181</sup>. Portekizli denizciler, Septe'nin zaptının hemen ardından daha önce yerleşim yapılmamış Madeira adalarına yönelmiştir. 1419'da, Mağrippli denizcilerle mücadele ederken rotadan sapan Henrique'in iki derebeyinin Porto Santo'yu (Madeira) yeniden keşfiyle açık denizlerdeki ilerleme ivme kazanmıştır. Madeira, daha önce keşfedilmiştir ancak yerleşim yapılmamıştır. Prens tarafından Madeira'ya iki defa gönderilen Portekiz filosu, burayı iskân etmiştir. Böylece, 1420 yılında Madeira ele geçirilmiştir. Burası, önceleri Kastilya'nın önüne geçmek, onların denizaşırı yayılmasını önlemek amacıyla işgal edilmiştir. Madeira'nın kolonileştirilmesiyle birlikte Portekiz'e şeker ve kereste ticareti dolayısıyla ekonomik katkı sağlanmıştır ve oraya yapılan seferler sayesinde dönüş yolunda denizcilerin işlerine yarayacak rüzgâr bilgisine sahip olunmuştur. Rüzgârların değişken ve akıntının fazla olması açık denizlerde ilerlemeyi zorlaştırıyordu. Açık denizlerdeki adalara seyahatler sıklaştıkça rüzgârlı havalarda gemileri yönetmek için yeni yöntemler geliştirilmiştir<sup>182</sup>.

### **Cabo de Bojador'un Keşfi**

Prens Henrique, Porto Santo/Madeira'ya yapılan seyahatlerden de anlaşılacağı gibi, 1419 yılından itibaren Güney Afrika kıyılarına doğru, oradaki yeni bölgelerin ve bölgede yaşayan yerli halkın araştırılması için gemiler göndermiştir.

<sup>179</sup> João Martins da Silva Marques, **Descombrimentos Portugueses, Suplemento ao Vol. I (1057-1460)**, Lisboa 1988, c. II, s. 94, 95.

<sup>180</sup> Zurara, **Crónica de Ceuta**, b. 50, s. 152 - 154.

<sup>181</sup> Disney, **Portugal II**, s. 30.

<sup>182</sup> A xelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147.



Prensın iddia edilen ilk hedefi, denizciler için bir kâbus haline gelen gizemli, herkesin dilden dile konuştuğu korku hikâyelerin var olduğu, ağaçlardan, bitkilerden, sudan ve insan yerleşiminden yoksun olan ıssız Cabo de Bojador'u keşfetmekti. Zurara'ya göre denizcileri korkutan bu söylemler, İspanyol denizcilerin yaymış olduğu söylentilerden ibaretti. Prens Henrique'in başlattığı söz konusu keşif hareketinin ilk 12 yılında sahil boyunca bir dizi sefer gerçekleştirildi. Henrique, emrindeki barca ve barinel cinsi gemilerle denizcileri güneye doğru gönderdi<sup>183</sup>. Keşif hareketi kapsamında kesin tarihi tam bilinmemekle birlikte, tahminen 1419'da keşfe çıkan Henrique'in gemileri, Agadir'in 150 kilometre güneyindeki Cape Nun'u geçerek Fas kıyılarını aşmıştır. Cape Nun'dan sonra Sahra Çölü'ne ulaşılmıştır. Denizciler aynı zamanda, Kanarya Adaları'nı da hedef almıştı. Ancak 1424 ya da 1425'te İspanyolların elinde tuttuğu Grand Kanarya'ya karşı yaptıkları saldırılarda başarısız olmuşlardır. Kanarya Adaları'nı, İspanyolların yönetimine geçmesinden önce, 1336'da, Portekizliler keşfetmişlerdi. Ancak 1344'teki Papalık Kararnamesi ile İspanya yönetimine verilmiştir<sup>184</sup>. 15. yüzyılın ilk yarısında kullanılan gemilerin sürekli değişkenlik gösteren okyanusun zorlu hava şartlarına karşı koymaları zordu. Tehlikeli sığlıklar, rüzgâr altı kıyılar, akıntı ve dönüş yolunda sık sık maruz kalınan ters rüzgârlar bu noktadan sonra daha da zor ve göz korkutucu hale geliyordu<sup>185</sup>. Ters rüzgâr bölgesindeki Azor Adaları'nın 1427 yılında yeniden keşfedilmesiyle birlikte, zorlu okyanus şartlarına karşı mücadele anlamında denizcilerin rahatlaması

---

<sup>183</sup> Zurara, **Guinea**, s. 31 – 33.

<sup>184</sup> Kanarya Adaları'nın 12. yüzyılda Portekiz'in Lizbon Limanından hareket eden Müslüman denizciler tarafından keşfedildiği ancak ticari anlamda verimli olmayacağı düşüncesiyle buraya yerleşim yapılmamıştır. 12. yüzyıldan sonra 14. yüzyılın ilk dönemlerinde Cenevizli kaptan Lanceloto Malocello tarafından yeniden bulunmuştur. Ancak Malocello'nun gemisi Lanzarote Adasında karaya oturmuştur. Burada yaklaşık 20 yıl kadar yaşamını sürdüren Malocello, daha sonraları yerli halk tarafından sınır dışı edilmiştir. Bazı kaynaklara göre Portekiz kralı tarafından desteklenerek 1336 yılında tekrar Kanarya Adalarını keşfe çıkmıştır. Bu nedenle Kanarya Adalarının keşfini 1336 yılı olarak kabul edebiliriz. Cenevizli kaptan Lanceloto Malocello'nun Portekiz adına yaptığı bu keşif hareketi, Papa tarafından Kanaryaların İspanya yönetimine verilmesiyle önemini yitirmiştir. Konu hakkında detaylı bilgi için Bkz. Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 25; Juan Tous Meliá, **Guía histórica del Museo Militar Regional de Canarias Tenerife**, Santa Cruz de Tenerife 2000, s. 45; Charles Verlinden, "Lanzarotto Malocello et la Découverte Portugaise des Canaries", **Revue belge de Philologie et d'Histoire**, 1958, c. 36, fasikül 4, s. 1173-1209.

<sup>185</sup> Disney, **Portugal II**, s. 30 – 31.

sağlanmıştır. Afrika kıyılarından dönen Portekiz gemileri, kışın güney ve güneybatı rüzgârlarını beklemeden Atlantik'e doğru yola çıkma imkânı bulmuşlardır<sup>186</sup>.

Zurara, Gine Kroniğinde, Cape Nun'dan sonra geçilmesi zor diğer bir noktanın Cabo de Bojador olduğuna ve buraya yapılan ilk seyahatlerde gemilerin tereddütlü ilerleyişi ve yavaşlığına vurgu yapmıştır. Ayrıca kronikte, Henrique'in gemilerinin 12 yıl boyunca sürekli geri dönmesinin Cabo de Bojador ve ötesinin keşfi için önemli bir engel olduğunu ifade etmiştir. Prens Henrique, beylerinden toprak ağası Gil Eanes'e silahlı bir barça tahsis ederek Cabo de Bojador üzerine göndermiştir. Gil Eanes ilk seferini, daha önceki araştırmacılar gibi düşman saldırı korkusuyla sadece Kanarya Adaları üzerine yapmış, 1433'te Portekiz'e geri dönmüştür. Prens Henrique, Gil Eanes'in geri dönmesi üzerine, onu ödüllendirerek gayretlendirmiş ve 1434'te barcasıyla yeniden Cabo de Bojador üzerine göndermiştir. Gil Eanes'in sefere çıktığı barca Zurara kroniğinde, küçük, kabasorta donanımlı, kıyı seferlerinde yaygın olarak kullanılan bir gemi tipi olarak tasvir edilmiştir. Gil Eanes'in 1434 yılında gerçekleştirdiği denizaşırı sefer sonucunda Cabo de Bojador'un ötesi hayal olmaktan çıkmıştır<sup>187</sup>.

Anthony Rendell Disney, 1422 ile 1434 yılları arasında yapılan Cabo de Bojador'un keşfine, Zurara'nın kroniğinde aktardığından daha fazla önem verildiğini ifade etmiştir. Bunun, prens Henrique'in Grand Kanarya Adası'nın ele geçirilmesi için yoğun olarak uğraştığı ve Fas'ın güneybatı sahillerine baskınlar düzenlediği zamanlarla eş zamanlı olarak yapıldığı düşünülmektedir. Ayrıca, Gil Eanes'in etrafında dolaştığı burnun, günümüzde Cabo de Bojador olarak adlandırılan bölgeden ziyade, Cape Juby'nin yaklaşık ikiyüz kilometre kuzeyinde yer alan kısım olabileceğini belirtilmiştir<sup>188</sup>.

Zurara'nın, kroniğindeki Cabo de Bojador'un ötesine prens Henrique'in gemi göndermesi hakkındaki kısımlarda henüz keşfedilmemiş bu yerin geçileceğine kesin gözle bakmadığını düşünmesi olasıdır. Bu açıdan Disney'in de ifade ettiği gibi yeterince önem verilerek bahsedilmediği düşünülebilir. Kronikte geçen kayıtlar

<sup>186</sup> Axelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147.

<sup>187</sup> Zurara, **Guinea**, s. 30 – 34.

<sup>188</sup> Disney, **Portugal II**, s. 31.

dışında da başka gemilerin Cabo de Bojador ve ötesini keşfe gönderildiği muhtemeldir. Cabo de Bojador'un keşfinden sonra köle ticareti büyük bir sıçrayış yaşamıştır. Bu durum, Portekizli denizcilerin silahlı gemilerinin artmasına ve böylece donanmasının genişlemesine yol açmıştır.

### **Portekizli Denizcilerin Cabo de Bojador Ötesine Akını**

Her koşulda 1434'te Gil Eanes'in Cabo de Bojador tarafına yaptığı başarılı seyahati, Portekiz ve Avrupa tarihi açısından önemlidir. 1434 öncesinde, Afrika'nın güneybatı kıyılarına gitmek isteyen kâşiflere psikolojik bir engel olarak görünen bu aşama, Gil Eanes tarafından aşılmış ve bundan sonraki seferler ivme kazanmıştır<sup>189</sup>. Bir yıl sonra, 1435'te üçüncü seferine bir barinel ile çıkan Gil Eanes'e kaptan Affonso Gonçalves Baldaia eşlik etmiştir. İddia edildiğine göre, Eanes bu seferinde, Cabo de Bojador'un 50 fersah (241 km) ötesine ulaşmasına rağmen yerlilere rastlamamıştır. Ancak Portekiz'e geri dönmeden önce insan ve deve ayak izlerini görmüştür. 1436'da kaptan Baldaia, Prens Henrique tarafından bu bölgeye, yerlilerle birlikte dönmesi amacıyla tekrar gönderilmiştir. Kaptan Baldaia, Prens Henrique'e sunduğu seyahat raporunda, Gil Eanes ile son gittiği yerden 70 fersah (338 km) ileri giderek yerli halka ulaşabildiğini bildirmiştir. Burada yerlilerle aralarında çıkan boğuşmalar sonucunda kaptan Baldaia, Portekiz'e esir yakalayamadan dönmüştür. Buna rağmen bir denizaslanı sürüsüyle karşılaşan Portekizliler, esir konusundaki başarısızlıklarına karşılık denizaslanlarını avlayarak derilerini ülkelerine götürdüler<sup>190</sup>. Ayrıca denizaslanlarını buldukları yerin daha ilerisine doğru da giden Portekizliler, 1436'da Rio do Ouro adı verdikleri yere ulaşmıştır<sup>191</sup>. Bir nehir ağzı ile karıştırdıkları bu yer, Sanhâce (Sanhaja) Kabilesi'nden yerlilerle toz altın takas ettikleri derin bir körfezdi. 14. yüzyıla ait Ceneviz ve Mayorka haritalarında altın nehri olarak geçen bölge burası olmalıydı. Denizaslanları ve altın tozu, Atlantik ve Fas'ın ötesine yolculuk yapacaklar için yüksek kâr elde edilebilecek ilk maddi kanıtını sağlamıştır<sup>192</sup>.

<sup>189</sup> Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 68.

<sup>190</sup> Zurara, **Guinea**, s. 34–38.

<sup>191</sup> A xelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147.

<sup>192</sup> Disney, **Portugal II**, s. 31.

Afrika kıyılarına başarılı seferler düzenleyen Portekizli denizciler, ülkede yaşanan siyasi olaylardan etkilenerek zaman zaman duraklamak zorunda kalmışlardır. 1437’de Prens Henrique komutasındaki Portekiz donanması Tanca üzerine sefere çıkmıştır. Tanca seferi hezimetle sonuçlanmıştır. Prens Henrique Fas Sultanı’nın tüm şartlarını kabul etmek ve kardeşi Fernando’yu rehin bırakmak suretiyle askerleriyle birlikte serbest bırakılmıştır. Ülkesine geri dönen prensin hezimetini ve kabul ettiği şartlar kral ve ülke konseyi tarafından kabul edilmemiştir. Böylece tutsak prens, kendi kardeşi ve ülkesi tarafından ölüme terk edilmiştir. 1438’de vebadan ölen I. Duarte, yerini 6 yaşındaki oğlu Dom Pedro’ya bırakmıştır. Bu durum politik bir krize yol açmıştır. Bunun üzerine kraliçe Leonor saltanat vekili olarak atanmıştır<sup>193</sup>. Taht değişikliğinden dolayı gemiler bir süre keşfe çıkarılamamıştır. Gemilerin sefere çıkmamasının bir diğer sebebi olarak, barca cinsi gemilerin okyanus şartlarına, özellikle uzun yolculuklar sonrası geri dönüş yolunda mücadele edilen ters rüzgârlara ve güçlü akıntılara karşı yetersiz kalması olarak gösterilmektedir<sup>194</sup>.

1436-1441 yılları arasında Cabo de Bojador’a 2 sefer yapılmıştır ancak bu seferler hakkında kesin bilgi yoktur<sup>195</sup>. 1441’de kaptan Nuno Tristão, Portekiz donanmasına ait Latin tipi bir yelkenli karavel ile çıktığı keşif seyahatinde, günümüzde Ras Nouadhibou olarak bilinen Cape Blanco bölgesindeki beyaz kayalıklara ulaşmıştır. Nuno Tristão’nun kullandığı Latin yelkenli karavel, Portekiz kaynaklarında ilk kez yer almıştır. Tristão aynı yıl Antão Gonçaves de Gine’ye seyahat etti. (Kayıtlarda Gine tabiri, o dönemde Batı Afrika, Atlantik’te bulunan adalar ve Cabo de Bojador’un ötesinde kalan topraklar için kullanılan genel bir tabirdir.) Antão Gonçaves bu seyahatinde bir erkek bir kadın olmak üzere iki esir ele geçirmiştir. Gonçaves de Tristão gibi karavel kullanmıştır. Barca ve Barinel’e göre, uzun keşif seyahatlerinde karşılaşılan zorluklara karşı daha kullanışlı, daha uzun ve daha yüksek olan Latin tipi karaveler tercih edilmeye başlanmıştır. Zurara

---

<sup>193</sup> Zurara, **Guinea**, s. 39.

<sup>194</sup> Disney, **Portugal II**, s. 31.

<sup>195</sup> Zurara, **Guinea**, s. 38-39; Livermore, **A New History of Portugal**, s. 112-113; Serrão, Marques, Alexandre ve Dias, **Nova História**, s. 259.

kroniğinde de 1441'den sonra kullanılan tek gemi türü karavel olarak tarihi kayıtlara geçmiştir<sup>196</sup>.



**Harita 5:** Cabo De Bojador, Afrika'nın Batı Kıyıları Ve Diğer Adalar

**Kaynak:** Björn Landström, *The Ship: An Illustrated History*, Çev. M. Phillips, Doubleday & Company Inc., Garden City 1961, s. 18.

<sup>196</sup> Zurara, *Guinea*, s. 44.

1443'te Tristão, Goncalo de Sintra ve Dinis Dias, birlikte çıktıkları sefer sonucunda Arguim adını verdikleri Cape Blanco'nun ilerisindeki bir adalar grubunu keşfetmiştir<sup>197</sup>. Aynı yıl Dom Pedro tarafından Prens Henrique'e deniz aşırı seferler yapabilmesi için tam yetki verilmiştir. Prens Henrique öncülüğünde yapılacak keşifler, artık daha fazla ve verimli olacaktır. Antão Gonçalves, iki köle ile Portekiz'e döndükten sonra, Nuno Tristão ile birlikte daha önce gittikleri en uzak nokta olan Pedra da Galé'nin ötesini keşfetmeleri için tekrar sefere gönderilmiştir. Prens Henrique, Nuno Tristão'ya gidebildikleri kadar uzağa gitmelerini ve getirebildikleri kadar altın ve köle getirmelerini emretmiştir. Bu seyahatin sonunda Nuno Tristão, Antão Gonçalves ve yanlarındaki şövalyeler yerlilere pusu kurmak suretiyle erkek, kadın ve çocuklar dâhil toplam 10 esir ele geçirmiştir. Bunun sonucunda, 1444 yılından itibaren, yüzlerce Afrikalının Portekizliler tarafından yakalandığı ve Lagos'a taşındığı köle akını başlamış oldu<sup>198</sup>. 1444-46 arasında Tristão başta olmak üzere birçok Portekizli kaptan Sahra kıyılarının ötesine geçerek Yukarı Gine'ye, Senegal Nehri ve Gambiya Nehrine ulaşmıştır. Diğer yandan Dinis Dias, Cape Verde ve ötesine ulaşmıştır<sup>199</sup>. Dinis Dias ilk defa zenci yerlilerle temasa geçmiştir. Bu yerlilerin Cape Verde yakınlarındaki Niominka kabilesinden olduğu tahmin edilmektedir. Zurara kroniğinde, henüz yelkenli gemilerden haberdar olmayan yerlilerin, Dinis Dias'ın gemisinin devasa bir kuş mu, yoksa balık mı veya bir hayalet mi olduğunu düşündüklerini ve gemi üzerindeki insanları gördükleri anda kaçtıklarını ifade etmiştir<sup>200</sup>. Bu, siyahi yerlilerle daha önce hiç karşılaşmadıkları beyazlar arasındaki ilk karşılaşmalardandır.

### **Beyazlarla Siyahilerin Mücadelesi**

Dom Pedro köleler için Algarve (Lagos)'da bir arazi tahsis etmiştir. Prens Henrique tarafından burada *Villa do Infante* adı verilen bir köle kasabası inşa edilmiştir. Keşifler hakkında olumsuz düşünen bazı soylular, inşa edilen köle köyünü gördükten sonra düşüncelerinde yanıldıklarını anlayarak prene destek vermiş ve

---

<sup>197</sup> Axelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147.

<sup>198</sup> Zurara, **Guinea**, s. 44.

<sup>199</sup> Disney, **Portugal II**, s. 32, Axelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147 – 148.

<sup>200</sup> Zurara, **Guinea**, s. 44.

keşiflerde kar payı elde etmek amacıyla katkıda bulunmaya başlamışlardır. Keşiflerin getirisinin yüksek olduğunun farkına varan Portekizliler, köle ticareti yapmak için keşiflere katılmak istemiştir. 1444'te Lançarote da Ilha, beraberindeki 6 kaptana<sup>201</sup> Arguin Körfezi yakınları ve Cape Blanco'nun ötesindeki adalarda çıktığı insan avında, 235 silahsız ve savunmasız esir ele geçirerek Lagos'a geri dönmüştür. Ilha'nın 1445'te<sup>202</sup> Moritanya yakınlarındaki Arguin Adası'na düzenlediği ikinci insan avına ise daha fazla gemi katılmıştır. Bazı kaynaklara göre 10, bazı kaynaklara göre ise 14<sup>203</sup> geminin katıldığı bu seferde yüzden fazla köle ele geçirilmiştir<sup>204</sup>.

1446'da Nuno Tristão, Gambiya Nehri yakınlarında çıktığı köle avı sırasında yerliler tarafından öldürülmüştür. Yerliler, Portekizli köle avcılarının zararlı olduğunu anlayarak zehirli oklarla kendilerini savunmaya başlamıştır. Bundan sonra Portekizlilerin Afrika'da yayılması yavaşlamıştır. Yayılmanın duraklamasının bir diğer nedeni ise ülke içindeki karışıklıklardır. Burada Alfarrobeira Savaşı'nın,

---

<sup>201</sup> Burada adı geçen altı kaptan; Lançarote da Ilha, Gil Eanes, Estêvão Afonso, Rodrigo Álvares, João Dias ve tam olarak bilinmemekle beraber belgelerde geçen Martim Vicente, Gil Vasques, João Bernaldez ya da Gonçalo de Sintra adlı kaptanlardan birisi idi. Konu hakkında detaylı bilgi edinmek için bkz. Zurara, **Guinea**, s. 60 – 86, João de Barros, **Décadas da Ásia: Dos feitos, que os Portuguezes Fizeram no Descobrimento, e Conquista, dos Mares, e Terras do Oriente**, Lisboa 1552- 1559, c. I, s. 65, Ignaco da Costa Quintella, **Annaes da Marinha Portugueza**, Academia Real das Sciencias, Lisboa 1839 – 1840, c.1, s. 106, Diffie ve Winus, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 80 – 81.

<sup>202</sup> Lançarote da Ilha'nın düzenlediği ikinci köle seferi, Azorara kroniğinde her ne kadar 1445 yılı olarak belirtilse de bazı kaynaklarda 1446 yılı olarak geçmektedir. 1445 yılı olarak belirtilen kaynaklar için bkz. Armando Cortesão, "Subsídios para a História do Descobrimento da Guiné e de Cabo Verde", **Boletim da Agencia Geral das Colonias**, Ano. VII, No. 76, Coimbra 1931, s. 18, Diffie ve Winus, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 84, 469. 1446 yılı olarak belirtilen kaynaklar için bkz. Ignaco da Costa Quintella, **Marinha Portugueza**, s. 139.

<sup>203</sup> 1445 yılında yapılan İkinci köle seferine katılan kaptanların adları; Lançarote da Ilha, Soeiro da Costa (Ilha'nın kaympederi), Álvaro de Freitas ( muhtemelen Ilha'nın bir akrabası), Gomes Pires, Rodrigo Eanes Travassos, Palançano (Fusta tipi gemiyle katılmıştır) olarak bilinen bir asker, Vicente Dias of Lagos, Martim Vicente, Picanço namıyla bilinen ve adının Diogo Gomes olduğu tahmin edilen bir kaptan, Lourenço Dias. Bunların dışındaki dört kaptanın adı ise, Diogo Gonçalves, Pedro Alemão, Gil Gonçalves, Leonel Gil ( Gil Eanes'in oğlu). Bu sefere yolcu olarak Gil Eanes ve Estêvão Afonso gibi önemli kaptanlar da katılmıştır. Yukarıda adı geçen kaptan listesinin oluşmasında önemli rol oynayan yazarlar Manuel de Faria e Sousa, Azorara ve Barros, eserlerinde yukarıdaki listedeki ilk 6 kaptanın adını açıkça belirtmiştir. Ancak bu kişiler hakkında bahsederken onları Lagos'un onurlu kişileri olarak nitelendirmiştir. Bu 6 kaptanın dışındaki Lourenço Dias ve Vicente Dias gibi isimler ise, metin içindeki anlatılarında geçmektedir. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Manuel de Faria e Sousa, **Asia Portuguesa Tomo III: De Manuel de Faria y Sousa-Lisboa 1675**, Ed. Manuel Busquets de Aquilar, Livraria Civilização 1945-47, c.3, b. IV (Empieça la Memoria de todas las Armadas), s. 527, Zurara, **Guinea**, s. 152, Barros, **Décadas da Ásia**, s. 85 – 86.

<sup>204</sup> Zurara, **Guinea**, s. 161 – 171, Barros, **Décadas da Ásia**, s. 88 – 91, Quintella, **Marinha Portugueza**, s. 140 – 141.

keşifleri ve yayılmayı durduran önemli bir gelişme olduğunun altını çizmek gerekir<sup>205</sup>.

Álvaro Fernandes<sup>206</sup> Gambiya Nehri'nin ötesine geçmeyi başardı. Senegambiya ve Yukarı Ginelilerle bir kaç yıl süren temastan sonra Portekizliler, köleleri yerli kabile şefleriyle takas yaparak elde etme yoluna gitmiştir. Şefler kabilelerde tutuklu mahkûmları ihtiyaçları olan malzemeler karşılığında satıyorlardı. Böylece suçlulardan kurtuluyorlardı hem de karşılığında ihtiyaç malzemelerine sahip oluyorlardı<sup>207</sup>. Yerlilerin başlıca takas ihtiyaçları; deniz kabuğu (para birimi), kumaş, silah (avlanmak için) ve tarım aletleri ve benzeri gündelik yaşantılarında kullanabilecekleri malzemelerdi. Bir kölenin serbest bırakılması ya da Portekizli tüccarlara satılması karşılığında kabile reisi çok miktarda deniz kabuğu ve kumaş talep etmekteydi<sup>208</sup>. 1440'lı yılların ortalarında Portekizli tüccar ve köle avcıları, Afrika topraklarında *feitorias* denilen bir tür ticaret merkezleri kurmaya başlamıştır. Bu ticaret merkezleri erken dönem serbest ticaret bölgesi ya da aktarma bölgesi olarak düşünülebilir. İlk *feitorias* Prens Henrique tarafından 1445'te Arguin bölgesinde kurulmuştur. *Feitorias*lar, pazar, depo, denizcilere destek merkezi ve gümrük olarak hizmet verirken aynı zamanda ticareti yönetmek, köle ticaretini koordine etmek, vergi toplamak ve kral adına âlim-satım yapmak gibi görevleri olan işlevsel bir kuruluştur<sup>209</sup>. Portekizliler *feitorias*ların kurulmasıyla beraber, tüm işleri kıyıya demirlemiş gemiler içerisinde yapmaktan kurtulmuştur. Arguin, Portekiz

---

<sup>205</sup> Alfaroqueira Savaşı, 20 Mayıs 1449 yılında, Portekiz kralı V. Afonso ile Coimbra Dükü ve aynı zamanda I. João'nun oğlu Pedro arasında meydana gelen hanedan savaşıdır. Savaştan ziyade isyan olarak da tanımlanan bu ayaklanma sonucunda Prens Pedro malup edilerek V. Afonso tahtta kalmaya devam etmiştir. Prens Henrique'in kardeşi olan Pedro bu savaşta öldürülmüştür. Bu süre zarfında ülkede genel olarak gerileme yaşanmış, denizlerdeki genişlemeleri de direkt olarak etki etmiştir. Bkz. Newton de Macedo, **História de Portugal: A Epopeia dos Descobrimentos-A Dinastia de Avis e a Expansão Ultramarina**, Matosinhos 2004, c. III, s. 86.

<sup>206</sup> Álvaro Fernandes, Madeira'da Henrique tarafından yetiştirilmiş, Portekizli denizci, köle tüccarı ve araştırmacıdır. 1445 ve 1446 yıllarında Portekiz'in Batı Afrika kıyılarına yaptığı iki önemli keşif seferine çıkmıştır. 1446 yılında, Prens Henrique'in özel görevlendirmesiyle keşfe gönderilmiştir. Bkz. Zurara, **Guinea**, s. 258 – 259, Barros, **Décadas da Ásia**, s. 121, Quintella, **Marinha Portuguesa**, s. 149, Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 86 – 87.

<sup>207</sup> Boxer, **Seaborne Empire**, s. 25.

<sup>208</sup> Unesco, **The African Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century: Reports and Papers of the Meeting of Experts**, Unesco 1985, s. 110, Roger Anstey and P.E.H. Hair, **Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition: Essays to Illustrate Current Knowledge and Research**, Chippenham 1989, s. 23.

<sup>209</sup> *Feitorias* hakkında detaylı bilgi için bkz. Bethwell Allan Ogot, **História geral da Africa, V: Africa do século XVI ao XVIII**, Unesco 2010, s. 2 – 21.



ticareti ve denizciliği açısından stratejik bir bölgedir. Portekizlilerin Arguin'e feitorias kurmasıyla Batı Sudan'dan idare edilen Sahra ticaretinin sömürülmesi amaçlanmıştır. Bu, Endonezya'nın Maluku Adaları'na kadar ulaşan, Afrika ve Asya kıyılarında kurdukları diğer yüzlerce feitoriasların ilk örneği olmuştur. On sene sonra aynı bölgede kale inşa eden Portekizliler, bu kale merkezli olarak Arguinli yerlilerle alışverişe devam etmiştir<sup>210</sup>. 1455'te Prens Henrique emrindeki Venedikli denizci tüccar Alvise da Cadamosto, yelkenlisiyle Senegal'in büyük kısmında etkin rol oynamıştır. Cadamosto, 1456'da yaptığı ikinci seyahatinde ise Gambiya Nehri ile Geba Nehri arasındaki, günümüzde Gine-Bissau bölgesi olarak bilinen bölgeye ulaşmıştır<sup>211</sup>. Cadamosto, *Navigazioni* adlı eserinde, Batı Afrika'nın bu kısmında keşfettiği yerler hakkında bilgiler vermektedir. Cadamosto ve arkadaşlarının Geba Nehri'ne ulaşması, keşif hareketleri için adeta bir sıçrama etkisi yaratmıştır<sup>212</sup>. Henrique'in özel ilgisi ve desteğiyle kurulan feitorias sistemiyle, Portekiz'in Afrika kıyılarındaki faaliyetleri ivme kazanmıştır. Bunun sonucunda 1446'dan sonra Portekiz, Cabo de Bojador ötesindeki bölgelerde tekel haline gelmiştir. Prens'in özel kontrolüyle, o bölgeye giden herkes, kârının beşte biri kadarını vergi olarak ödemekteydi. Henrique bir yıl sonra Hristiyan kral ile anlaşma yapması için emrindeki Vallarte Dane'yi, Cabo de Bojador ötesine sefere göndermiştir. Prens'in bu hareketinden, Cabo de Bojador ötesinde Preste João'un hâlâ var olduğuna inandığı anlaşılmaktadır. Dane'in çıktığı bu sefer başarısızlıkla sonuçlanmıştır. 1449'daki hanedan ayaklanması<sup>213</sup> sonunda Portekiz'in denizlerdeki yayılması olumsuz yönde etkilenmiştir. Ayrıca 1451 – 1454 yılları arasında Portekiz, Kanarya Adaları için Kastilya ile mücadele etmiştir. Bu mücadele Portekiz'e zaman ve para kaybettirmiş, böylece deniz aşırı seferler sekteye uğramıştır. 1449 yılından 1456 yılına kadar keşif sürecine ara verilmiştir<sup>214</sup>. Zurara 1448'de sona erdirdiği Gine Kroniği'nde, 51

<sup>210</sup> Boxer, **Seaborne Empire**, s. 25.

<sup>211</sup> Disney, **Portugal II**, s. 32.

<sup>212</sup> Cadamosto, **Viagens**, s. XIII- XVII.

<sup>213</sup> Bragança Dükü olan Alfonso'nun genç Kral V. Alfonso'yu etkisi altına alarak, I. João'nun oğlu, Prens Henrique'in kardeşi ve aynı zamanda Coimbra Dükü olan Prens Pedro'nun yetkilerini kısıtlayıcı hareketlerde bulunması sonucunda Prens Pedro, Kral V. Afonso'ya karşı ayaklanma başlatmış ve iki tarafın karşılaşması sonucunda meydana gelen savaşta Prens Pedro öldürülmüştür. Bkz. Rui Filipe Ferreira Pereira, "D. Afonso, Duque de Bragança: da Morte de D. Duarte a Alfaroqueira", **Universidade do Porto Faculdade de Letras Mestrado em Estudos Medievais**, Porto 2016, s. 90.

<sup>214</sup> A xelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 148.

geminin Cabo de Bojador ötesine başarılı bir şekilde geçtiğinden ve bu bölgelerden yaklaşık 927 kölenin ele geçirildiğinden bahsetmiştir<sup>215</sup>. Bunun yanı sıra İtalyan denizci ve haritacı Andrea Bianco, 1448'de çizdiği dünya haritası üzerinde Portekiz'in yaptığı keşifleri kaydetmiştir<sup>216</sup>.

1458 yılında Portekiz donanması Kasrüssagir'e çıkarma yaparak şehri kuşatmıştır. Bu çıkarma için yapılan hazırlıklar ve harcanan zaman açısından da yine Portekizin denizlerdeki ilerlemesi olumsuz yönde etkilenmiştir. 1469 yılında Portekizli tüccar Fernão Gomes ile Kral V. Afonso arasında yapılan sözleşmeyle birlikte Gomes, Gine Körfezi'nin tekeline almıştır. Sözleşmeye göre Gomes, yıllık 200.000 Portekiz reali ödeyecek ve 5 yıl boyunca her sene Afrika kıyılarının 100 fersah mesafesinde araştırma yapacaktı<sup>217</sup>. İlerleyen süreçte bu anlaşma uzatılmıştır. Bu anlaşmayla birlikte, Portekiz'in durma noktasına gelen ilerlemesi yeniden ivme kazanmıştır. Afrika seferlerinin sekteye uğramasından ve diğer sebeplerden dolayı, Prens Henrique'in mali kaynakları azalmaktaydı. Bu durum, Afrika'ya yapılacak yeni seferler için finansal kaynak bulma çabalarını zora sokmuştur<sup>218</sup>.

Duraklama döneminde 1450'li yıllarda az da olsa, Cadamosto ve Diogo Gomes tarafından seferler yapılmaktaydı. Cadamosto, Portekiz adına keşiflere katılan önemli bir kâşifti. Afrika'ya ve Atlantik adalarından bazılarına olan gezileriyle ilgili yayımlanan "*The Voyages of Cadamosto*" adlı seyir defteri, Portekiz tarihi açısından önemli bir eserdir. Cabo de Bojador ötesindeki topraklarda, Prens Henrique'in tekeline kabul eden Cadamosto, seyir defterine Prens Henrique hakkında; "*bir süre sonra o (Prens Henrique), bana, yaklaşık 90 botti yük kapasitesi (yaklaşık 40 ton yük kapasitesine denktir) olan, Vinzente Dies'in kaptanı olduğu yeni bir karavel inşa ettirmişti*" şeklinde bahsetmiştir<sup>219</sup>. Cadamosto 1455'teki seferi esnasında, Madeira, Porto Santo ve Kanarya Adaları'na gitmiştir. Cadamosto, Kanarya Adalarında *Gunaces* adındaki yerlilerin (Kanarya Adaları'nda yaşayan,

<sup>215</sup> Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 90.

<sup>216</sup> A xelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 148.

<sup>217</sup> Aurélio de Oliveira, "As Concessões Mercantis e a Construção Atlântica Portuguesa", **Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades**, Lisboa 2005, s. 5.

<sup>218</sup> Gerald Roe Crone, **The Voyages of Cadamosto and Other Documents on Western Africa in the Second Half of the Fifteenth Century**, Hakluyt Society, London 1937, s. XVI.

<sup>219</sup> Crone, **The Voyages of Cadamosto**, s. 6.

Berberi dili konuşan, 15. yüzyılda İspanyolların bölgeyi ele geçirmesinden sonra yok olan, yerli bir halk) adada yaşadığından bahsetmiş ve büyük bir ilgi ile bölgenin detaylı olarak coğrafi bilgisini aktarmıştır. Sonrasında Cadamosto ve yanındakiler karavellerle Cape Blanco'ya doğru yol almıştır. Ardından güneye, Cape Verde ve Senegal Nehri ağzına doğru ilerlemiştir. Bir yıl sonra Cadamosto, karaveliyle Gine'ye, Gambiya ve muhtemelen Cape Verde Adaları'na doğru tekrar doğru yola çıkmıştır. Diogo Gomes, Cadamosto ile birlikte Gambiya bölgesinin Kuzey tarafındaki Rio Grande'ye doğru gitmiş, seyir defterine bu bölgeden az miktarda baharat edindiğini not etmiştir<sup>220</sup>. Bunun yanı sıra gittikleri yerlerin coğrafi özelliklerinden de bahsederek, bölgedeki Timbuktu ve Kukia ticaret yollarına da değinmiştir<sup>221</sup>.

Prens Henrique 1460 yılında ölmüştür. Onun ölümünden kısa bir süre sonra Pedro de Sintra, kralın adına yelken açmıştır. Sierra Leone kıyılarını geçerek günümüzde kuzeybatı Liberya olarak bilinen bölge sakinleri ile temas kurmuştur. Cabo de Bojador'un geçilmesinden yirmi yedi yıl sonra, Sintra'nın seyahatini tamamlamasıyla Avrupalıların önceden bilmediği, Batı Afrika kıyı ve nehirlerini de kapsayan, yaklaşık 4.000 kilometrelik bir alan keşfedilmiş oldu. Bu süre zarfında denizciler, uzun mesafeli gemi yolculuklarında kullanılması gereken yelkenliler hakkında deneyim kazanarak, Afrika hakkında yerel bilgi birikimine sahip olmuştur. Ayrıca Portekizliler, Afrika'nın en güneyi olduğuna inanılan Gine Körfezi'ne kadar uzanmışlardı. Buradan sonra Hindistan, Portekiz'e çok daha yakındı<sup>222</sup>.

### **Köle Ticareti**

Keşifler kadar önemli bir diğer konu ise altın ve köle ticaretiydi. Portekiz, 1460'lı yıllar boyunca Senegal'den altın alıyordu. Ayrıca, yirmi yıl boyunca altın kıyısı olarak adlandırılan bölgede araştırma yapmışlar ve bu bölgede dayanıklı bir ticaret merkezi (feitorias) inşa etmişlerdir. Bölge ticareti, Portekiz krallığının tekelindeydi. Lizbon Limanı'ndaki merkezden yönetilen Afrika ticareti, bir süre sonra Portekiz'e her yıl yarım ton altın sağlamaya başlamıştır. Lizbon'daki yüksek

<sup>220</sup> Axelson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 148.

<sup>221</sup> Crone, **The Voyages of Cadamosto**, s. xxv-xxvi.

<sup>222</sup> Disney, **Portugal II**, s. 32.

burjuva sınıfı ve müşterileri, Afrika kolonilerinde rol almak için çok istekliydi. Kral Duarte'nin ölümünden sonra meydana gelen karışıklıklar esnasında bu kişiler Prens Pedro'ya tam destek vermiştir. Prens Pedro'nun 2 Mayıs 1449'da yapılan Alfarrobeira Savaşı'ndaki ölümünden sonra uzunca bir süre Afrika ticaretinde durgunluk yaşanmıştır. Meydana gelen bu durgunluk öncesinde Prens Henrique'in adamları Afrika'da köle baskınlarına ve takas yoluyla altın tozu elde etmeye başlamışlardı. İlk olarak Batı Sahra kıyılarındaki Rio de Ouro'ya, ardından Moritanya ile hemen yakındaki Arguim Adası'na doğru yoğunlaşmışlardı<sup>223</sup>. Portekizlilerin Moritanya açıklarındaki Arguim Adası'nı üst olarak kullanmaları hem ticaret hem de denizciler açısından önemliydi. Bunun dışında, Moritanya Adası'na 350 km. uzaklıktaki, Batı Afrika ve Mağrip arasındaki ticaret yolu üzerinde yer alan ticari bir merkez olan Wadan kasabasına yakınlığı Portekizliler için büyük avantaj sağlıyordu. Arap ve Sanhajalı tüccarlar, Gana'daki Volta Nehri'ne yakın bu kervan yolunu kullanarak, at, kumaş ve diğer birçok malla Afrikalı köleleri ve altın tozunu takas ediyorlardı. Bu tüccarlar Arguim yakınlarından tuz almak için geldikleri esnada Portekizlilerle tanıştıktan sonra karşılıklı ticaret yapmaya başlamışlardı. Arap ve Sanhajalı tüccarlar, deniz yoluyla daha ucuza elde ettikleri Portekiz atları ve at koşum takımları, buğday ve pamuklu kumaşlar karşılığında altın vermeyi kabul ediyordu. Bu sistemin getirisi yüksek olduğu için Portekizliler Arguim'e feitorias kurmuştur<sup>224</sup>.

Güney Portekiz'deki geniş tarımsal arazilerin en büyük ekonomik zayıflıklarından biri işgücü eksikliğiydi. Portekizli denizciler tarafından meşru görülen köleliğin başlangıç noktalarından biri buydu. Onlara göre esaret altına aldıkları bu kişiler savaş esiriydi. Arazilerde çalışacak insana ihtiyaç vardı. Afrika'nın Atlantik kıyılarına baskın yapan şövalyeler, işgücü ihtiyacının karşılanması ve getirisinin yüksek olmasından dolayı yağmaladıkları yerlerden kadın ve çocukları kaçırmaya, erkekleri esir etmeye başlamışlardı. Böylece, Roma döneminde uygulanan soylulara ait geniş toprakları ilkel tarımsal yöntemlerle

---

<sup>223</sup> Disney, **Portugal II**, s. 45.

<sup>224</sup> Disney, **Portugal II**, s. 46.

kölelerin işlediği sistem olan *latifundia* yöntemiyle Algarve'daki eski meyve bahçeleri ve arazileri işleyebilecek köleleri satabileceklerdi<sup>225</sup>.

Zurara'nın *Gine Kroniği*'nde, 1444 Ağustos'unda Afrika'dan Lagos'taki köle pazarına getirilen siyah köleler hakkında şu satırlar geçmektedir;

*“Seyretmek için harika bir gündü. Bunların arasında makul derecede beyaz ve kremler (açık tenliler) (de) vardı. Diğerleri daha az beyaz kahverengiye yakın görünüyordu. Diğerleri vücutlarındaki gibi yüzlerinin de biçimi bozulmuş Etiyopyalılar tamamen siyah olanlar, cüssesi daha küçük verimsiz adamları koruyan adamlara benziyordu<sup>226</sup>.”*

Yukarıdaki metinden de açıkça anlaşılacağı üzere Portekizliler, siyahileri ikinci sınıf insan olarak görüyordu. Arguim'den gelen köle sayısı yetersiz bulununca, barışçıl yollarla kabilelerden köle alımına başlamışlardı. Güneybatı Afrika'ya keşfe giden Portekizli denizciler, siyah köleleri satın almaya başlamışlardı, hatta zaman zaman kendi atları, at koşumları, kumaş, hububat ve diğer çeşitli malları karşılığında köle satın alıyorlardı. 15. yüzyılın ortalarında Arguim bölgesinde, bir at yaklaşık 25 ile 30 köle ediyordu. Takas yöntemiyle, Arguim'deki feitoriasdan yılda yaklaşık 1000 köle Portekiz'e gönderiliyordu<sup>227</sup>. Portekiz'e getirilen siyah köleler sayesinde, güney Portekiz'deki toprak sahipleri, yeni toprak arayışlarına girmeksizin kendi topraklarında müreffeh bir şekilde yaşama imkânına sahip olmuşlardır. Kölelerin yoğun yaşadığı şehirler; Evora, Lizbon ve Algarve idi. Evora'da, nüfusun %10'u siyahiydi. Afrika kökenli kölelerin çoğu, çiftliklerde çiftçilikle ya da ev hizmetlerinde çalıştırılan mutsuz, Endülüslü Müslüman kölelere verilen yasal haklardan yoksun halde yaşamlarını sürdürüyorlardı<sup>228</sup>.

<sup>225</sup> Kenneth Baxter Wolf, “The "Moors" of West Africa and the Beginnings of the Portuguese Slave Trade”, *Journal of Medieval & Renaissance Studies*, vol. 24, no. 3 (1994), s. 449.

<sup>226</sup> “(Onları) görmek muhteşem bir şeydi. Aralarında makul bir beyazlık, çekici ve iyi formda olanlar vardı. Diğerleri daha az beyazdı ve kahverengi görünüyordu. Etiyopyalılar kadar siyah olan başkaları da vardı. Vücutları ve yüzleri çok çirkin görünüyordu, onlara bakanlar, en alt yarıküreden olduklarını düşünüyorlardı.” Gomes Eanes de Zurara, *Guinea*, s. 107 – 108.

<sup>227</sup> Disney, *Portugal II*, s. 46.

<sup>228</sup> Birmingham, *History of Portugal*, s. 27 – 28.

## Amerika'nın Keşfi Sonrası Portekiz

Afrika kıyılarını sömürgeleştirme süreci devam ederken, Kristof Kolomb Atlas Okyanusu'nu geçerek Amerika'ya ulaşmıştır<sup>229</sup>. Bu gelişme, Avrupalı krallıkların yeni ve bambaşka bir vizyon sahibi olmalarına olanak sağlamıştır. 1500'de Portekizli denizciler Brezilya'nın Güney kıyılarını keşfetmiş, burayı papanın bilgisi ve izni dâhilinde sömürgeye açmıştır. Brezilya'nın keşfedilmesi, Portekiz için daha fazla arazi ve bu arazilerde çalışacak köle ihtiyacı demektir. Brezilya toprakları paylaşılırken tüccarların emirlerindeki Afrikalı köleler Amerika'ya transfer edilmiştir. Bunun yanı sıra Amerikalı yerlileri köleleştirme faaliyetleri yürütülmüştür. Bir süre sonra devlet, Brezilya'nın ekonomik sömürgeleştirilmesini, özel girişimcilerin ellerinden kendi sorumluluğuna aldı. Afrika'dan Amerika'ya yapılan köle transferini devlet kendi eliyle yürütmeye başlatmıştır<sup>230</sup>.

Düzenli aralıklarla Brezilya'ya gönderilen Afrikalı kölelerin arzını arttırmak için Angola'da bir sömürge kolonisi kurulmuştur. Köle tüccarlarına Afrikalı kabile şeflerini boyunduruk altına alabilme hakkı verilerek onlara, köle ihraç etmeleri için baskı yapılmaya başlanmıştır. Portekiz'in köle elde etmek için kurduğu bu sistem sayesinde kademeli olarak yüzyıl sonunda kadın, erkek, çocuk ve bebekler de dâhil olmak üzere, yılda 10.000 köle elde edilmeye başlanmıştır<sup>231</sup>. Diğer yandan 1498'de Vasco De Gama komutasındaki küçük bir filonun Ümit Burnu'nu geçerek Hint Okyanusu'na ulaşmasıyla Portekiz İmparatorluğu, büyüme ve ticaretin gelişmesi açısından Brezilya'nın keşfinin yanı sıra, ikinci bir avantaj elde etmiştir. Bundan sonra yapılan seferlerde büyük yelkenli gemiler, Hindistan'ın biberini, pamuğunu, Endonezya'nın kokularını, baharatını, Çin'in ipek ve porselenlerini Lizbon'a getirmiştir. Venedik ve Osmanlı İmparatorluğunun tekelinde bulunan kara ticaret

---

<sup>229</sup> Kristof Kolomb, 1476'da Ceneviz emriyle 5 gemiden oluşan bir filoyla Akdeniz'den Atlantik'e doğru sefere çıkmak üzere denize açıldığında, 13 Ağustos'ta Portekiz'in en güney noktası olan São Vicente Burnu yakınlarında Fransız korsanlar tarafından saldırıya uğramış ve filo büyük zarar görmüştür. Saldırıya uğrayanların yardımına Lagos koyundaki Portekizli balıkçılar koşmuş, Kristof Kolomb Portekizli balıkçılar tarafından kurtarılmıştır. Kristof Kolomb bu olaydan, 1505'te Katolik Kral Ferdinand'a yazdığı mektupta; "Tanrı zat-ı şahanelerine hizmet sunabilmem için mucizevi şekilde beni gönderdi. Mucizevi şekilde diyorum çünkü Portekiz'de karaya çıktım." şeklinde bahsetmiştir. Bkz. Paolo Emilio Taviani, **Cristoforo Colombo'nun Maceraları**, s. 21-22.

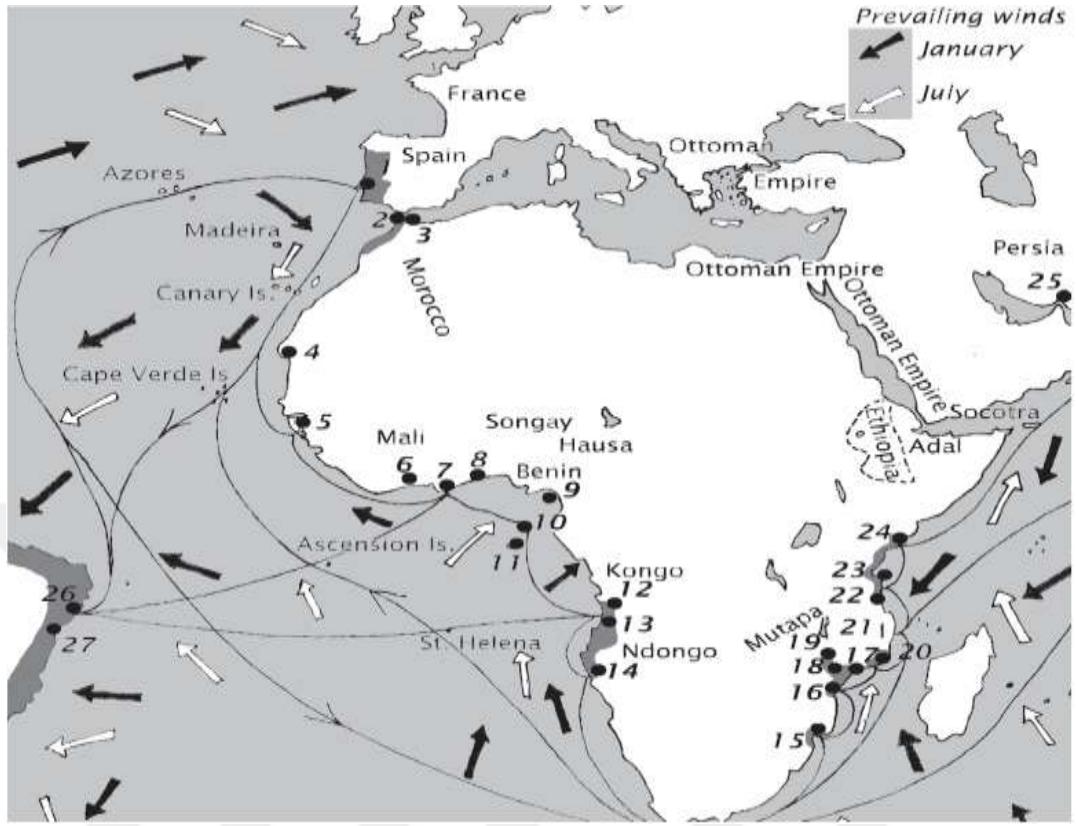
<sup>230</sup> Anstey ve Hair, **African Slave Trade**, s. 14.

<sup>231</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 28 – 29.

yolları önemini yitirmeye başlamış, Portekiz artık bu ticaret yollarını kullanmayı kesmiştir. Artık Doğu'nun malları Avrupa'ya Portekiz üzerinden dağıtılmaya başlanmıştır. Deniz yolunun uzun olmasına, tahta gemilerin çürümeye başlamasına, hatta bundan dolayı gemilerin batmasına ve korsan tehlikesine karşın, Hindistan'a yapılan başarılı bir seferin kazancı çok yüksekti. Portekizliler, Hint ticaret yolunu geliştirmek adına, Mombasa'ya büyük bir kale ve Çin'in Makao bölgesinde bir antrepo inşa etmişlerdir. Ayrıca, Goa'da bir sömürge şehri kurmuşlar hatta Japon devleti gücünü yeniden kazanıncaya kadar, Japonya'nın Nagasaki kentinde Hristiyanlığı kabul edenler topluluğu oluşturmuşlardır. 16. yüzyıl boyunca Portekiz, Asya'ya uzanan bu deniz yolunu tekelinde tutmuştur<sup>232</sup>.

---

<sup>232</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 29.



**Harita 6:** 15. ve 17. Yüzyıllar Arasında Portekiz'in Afrika'da Kurduğu, Kölelerin Toplandığı Freitorias Merkezleri<sup>233</sup>

**Kaynak:** David Nicolle, **The Portuguese in the Age of Discovery c.1340–1665**, Met-At-Arms, Osprey Yayınları 2012, S. 484, s.24.

Portekiz, Brezilya'nın keşfedilmesiyle elde ettiği büyük koloni imparatorluğunu doğuda Hindistan'a ulaştıktan sonra Çin'e ulaşmıştır. Bir taraftan ticari faaliyetlerini sürdüren Portekizli denizciler diğer yandan köle avcılığına devam etmiştir. Bu, Portekiz'in muazzam gelir elde etmesini sağlamıştır. Ayrıca tarımsal alanda kullanılan kölelerin ucuz işgücünden yararlanılarak tarımsal faaliyetler geliştirilmiştir, böylece ülkenin yiyecek ihtiyacı karşılanmıştır. Fazla gelen hububat

<sup>233</sup> Amerika'nın keşfinden önce ve sonrasında Portekizli denizciler Afrika'nın birçok yerine feitorias adı verilen ticaret karakolları kurmuşlardır. Bu ticaret karakollarında ayrıca köleler de tutuluyor, buradan kölelerin gemilerle gidecekleri yerlere taşınması gerçekleştiriliyordu. Haritada da görülen feitorias karakollarının adları sırasıyla şöyledir: Afrika Kıtasında; 1- Lizbon, 2- Tanca, 3- Septe, 4- Arguim, 5- Cacheu, 6- Axim, 7- Elmina, 8- Accra, 9- Fernando Po, 10- Prensas Adası, 11- São Tomé, 12- Ambriz, 13- Luanda, 14- Bengal, 15- Delagoa, 16- Sofala, 17- Quelimane, 18- Sena, 19- Tete, 20- Mozambik, 21- Querimba, 22- Kilwe, 23- Zan zibar, 24- Mambosa, 25- Hürmüz, Brezilya'da; 26- Recife, 27- Salvadore Bahia. Nicolle, **The Portuguese in the Age of Discovery c.1340–1665**, s.24.



gibi mallar da yine denizci tüccarlar tarafından ihraç edilmiştir. Kuruluşundan bu yana ticaret hacmini arttıran Portekiz, Brezilya'nın da keşfiyle iyice zenginleşmiştir.

## 2. 4. Kuzey Afrika'daki Yayılmacılık Hareketi

15. yüzyıl başlarında Avrupalı denizciler kendi ülkelerinin karasuları dışında, Atlas Okyanusu hakkında bilgi sahibi olmaya başlamıştır. Portekizlilere göre, güneydoğu Atlantik, önyargı ile bakılan korkutucu bir yer olarak görülüyordu. Bu nedenle o yöne doğru giden gemilerin bir daha asla geri dönemeyeceği düşünülüyordu. 15. yüzyıl boyunca denizcilerin keşif seyahatlerinde deneme yanılma yöntemiyle bizzat edindikleri tecrübeler sayesinde okyanusta seyrüsefer bilgileri artmıştır. Rüzgâr sistemleri, akıntı ile mücadele ve hava durumu hakkında deneyim kazanmışlardır. Gemileri geliştirip, seyrüsefer teknikleri ile pratik bilginin yoğunlaşması sonucunda, okyanus içinde hemen hemen nerede yelken açacaklarını, nasıl güvenli bir şekilde geri dönebileceklerini öğrenmişlerdir. 1419-20 yılları arasında Merîni<sup>234</sup> Sultanı Ebu Said Osman, Septe'yi Hristiyanların elinden geri almak için mücadele etmiştir. Bunun üzerine Portekiz'den Prens Henrique'in başında bulunduğu bir donanma Septe valisine yardıma gönderilmiştir. Aslında Portekiz'in Septe'yi koruyacak bir durumu da yoktu. Zira aynı dönemde Kastilya ile olan anlaşmazlıklar yeniden ortaya çıkmıştı. I. João, Septe'yi kaybetmek istemediği için yardım göndermiştir. Merîni Sultanı Ebu Said Osman'ın veziri tarafından düzenlenen bir suikast sonucunda hayatını kaybetmesiyle, taht mücadelelerine maruz kalan ülkede karışıklık meydana gelmiştir<sup>235</sup>. Böylece Septe'yi Müslümanlara karşı savunan Portekizliler fırsat yakalamıştır. Bunun sonucunda Septe Hristiyanların elinde kalmaya devam etmiştir<sup>236</sup>. 1419'da, Algarve'dan Madeira ve Porto Santo'yu almak için iki keşif heyeti gönderilmiştir<sup>237</sup>. Başka bir keşif heyeti Kanarya Adalarını

---

<sup>234</sup> Septe alındığı süre zarfında bölgede Merîniler hüküm sürmekteydi. Ancak Merîniler o dönemde Merîni Sultanı Ebu Said Osman'ın küçük yaşta tahta geçmesinden dolayı Hafsîler'e bağlanmıştı. Merîniler hakkında bkz. İsmail Ceran, "Merîniler", **DİA**, Ankara 2004, c. 29, s. 196. Hafsîler hakkında bkz. Muhammed Razûk, "Hafsîler", **DİA**, İstanbul 1997, c. 15, s. 125 – 128.

<sup>235</sup> Ceran, "Merîniler", s. 196.

<sup>236</sup> Disney, **Portugal II**, s. 5.

<sup>237</sup> Madeira adasına 1419 yılında keşfe çıkan denizciler João Gonçalves Zarco ve Tristão Vaz'dır. Bkz. Milton da Aparecida e Silva, **D. Henrique, "O Navegador (1394-1460): Entre a Memória e a História"**, Afenas/MG 2016, s. 53.

almak için 1424 ya da 1425'te İspanya yönetimi altındaki Grand Kanarya'ya karşı saldırı düzenlemiştir. Fakat İspanyollara karşı başarılı olamamışlardır. Portekizli denizciler Kuzey Atlantik bölgesini de keşfediyorlardı ve muhtemelen 1427'de Azor Adaları'ndan bazıları keşfedilmişti. Bununla birlikte adaların kolonizasyonu, 1432'de yaptığı seferle, Portekiz Tapınak Şövalyelerinden biri olan keşiş ve deniz kumandanı Gonçalo Velho Cabral'a atfedilmektedir<sup>238</sup>.

1430'larda deniz aşırı seferler konusunun danışma meclisinde tartışmaya açılmasıyla, Prens Henrique ve küçük kardeşi Prens Fernando, Tanca'ya yeni bir sefer düzenlenmesi gerektiği fikrini savunmuştur. Prenslerin bu fikrini, gittikçe fakirleşen, zenginliğini yenilemek isteyen asiller desteklemiştir. Ancak Prens Pedro, Prens João ve üvey kardeşleri Barcelos Kontu Afonso karşı çıkmıştır. Fas'a yapılacak bu seferin maliyetli olduğunu, ülkenin bu maliyeti karşılayacak kadar insan gücü ve kaynağının olmadığını iddia etmişlerdir. Bu durum karşısında burjuva sınıfı bölünmüştür. Lizbon, Porto ve Algarve liman kent burjuvası yayılcılık taraftarıydı buna karşılık diğer birçok kent burjuvası ters görüşe sahipti. Bu fikir ayrılığı uzun yıllar sonuçlanamamıştır<sup>239</sup>.

---

<sup>238</sup> Damião Peres, **História dos Descobrimentos Portugueses-1959**, c.I, s. 37; Marques, **History Of Portugal**, s. 148; Diffie ve Winius, **Foundations of the Portuguese Empire**, s. 58.

<sup>239</sup> Disney, **Portugal II**, s. 5.



**Harita 7:** Atlantik Adaları

**Kaynak:** Mary Ames Mitchell, Çevrimiçi, <http://www.crossingtheoceansea.com/OceanSeaPages/OS-24-Real-Atlantic-Islands.html>, 30 Ocak 2019.

I. Duarte, 1437 yılında Tanca'ya sefer düzenlenmesi için onay vermiştir. Prens Henrique'i komutan, Prens Fernando'yu ise onun yardımcısı olarak görevlendirmiştir. Tanca'ya sefer düzenleneceği hususunda çok fazla bilgi gitmişti ve şehir kendini savunmaya hazırlamıştı. Ayrıca Prens Henrique kötü donanımlı ordusuyla büyük çaplı bir kuşatmanın sorumluluğu içerisindeydi. Henrique, Tanca surları dışında kalan bölgeye kazıklı bir set inşa ettirmiştir. Ancak burası kısa bir süre sonra, şehri savunan ve deniz yoluyla dış tehditlerin şehre erişimini kesen Meriniler tarafından kuşatılmıştır. Tanca seferinin 5. haftasında komutan Henrique, Meriniler tarafından sıkıştırılmıştır. Prens bu durumdan kurtulabilmek için şehri savunan kuvvetlerin şartlarını kabul etmekten başka çaresi yoktu<sup>240</sup>. Henrique'in girdiği bu başarısız kuşatma, 15 Ekim 1437'de sona ermiştir. Meriniler, Portekiz donanmasını

<sup>240</sup> Disney, **Portugal II**, s. 5-6.

serbest bırakmak karşılığında, Septe'yi Portekizlilerden almak ve Berberilerle 100 yıl süreli barış içerisinde olma şartını sunmuştur. Portekizli ler, atları, cephanesi ve eşyalarına el koyulmak suretiyle, sadece giysileriyle saliverileceklerdi. Ayrıca Prens Fernando ile 12 asker, Portekiz'in şartları yerine getirmesi için Merinilerin elinde rehin olarak kalacaktı<sup>241</sup>. Kral Duarte, rehin bırakılan Prens Fernando'nun akıbetini, Septe'yi Müslümanlara bırakıp bırakmayacağını istişare etmek üzere danışmanlarıyla görüşmüştür. Danışmanlar Tanca seferinin başındaki gibi ikiye bölündü. Aralarında Barcelos Kontu Afonso'nun da olduğu soylulardan oluşan grup, Septe'nin Müslümanlara geri verilmemesi ve Prens Fernando'nun kaderine terk edilmesi görüşünü savunmuştur. Bu görüş, Septe'nin Portekiz iktisadi ve savunma çıkarlarına hizmet edeceğini düşünen, Lizbon, Algarve, Porto kıyı şehirlerinin temsilcileri tarafından desteklenmiştir. Prens Pedro ve temsilcilerin bir kısmı Portekiz'in sadece Septe'den değil tüm Afrika'dan çıkmasını savunuyordu. Braga başpiskoposluğundan temsilciler ise Septe'nin Hristiyanlığı yaymak adına alınan bir şehir olduğundan dolayı bu hususun muhakkak Papa ile görüşülmesi gerektiğini dile getirmiştir. I. Duarte, 9 Eylül 1438'de konu sonuca varmadan önce vebadan öldü. Danışma meclisinin oylaması sonucunda Henrique'in Merinilerle yaptığı anlaşma kabul edilmemiş, Septe Merinilere verilmemiştir. Rehin Prens Fernando 5 Haziran 1443'te Fas'ta ölmüştür. I. Duarte'den sonra Portekiz tahtına V. Afonso geçmiştir<sup>242</sup>.

Portekiz'de bu olaylar meydana gelirken Meriniler arasında da siyasi sıkıntılar yaşanmaktaydı. 16 yaşında tahta çıkan Merînî Sultanı Ebu Said Osman döneminde savunmasız kalan devlet, 1409'da topraklarına saldıran Hafsîlerin hâkimiyetini kabul etmiştir. Meriniler Hafsilere bağlanıp özgürlüklerini kaybettikten sonra 1415 yılında Portekizliler Septe'yi almıştır. 1420 yılında Merînî Sultanı Ebu Said Osman'ın yerine kardeşi Abdullah geçmiştir ancak meydana gelen isyan sonucunda hâkimiyeti kısa sürmüştür. Abdullah'tan sonra son Merini Sultanı Ebu Muhammed Abdülhak bin Ebu Said Osman tahta geçmiştir. Yeni Sultan Abdülhak

---

<sup>241</sup> Charles Raymond Beazley, "Prince Henry of Portugal and the African Crusade of the Fifteenth Century", **The American Historical Review**, S. 16, No. 1 (Ekim 1910), s. 14.

<sup>242</sup> Disney, **Portugal II**, s. 6.

devlet yönetimini vezirlerine bırakınca, Vattasiler<sup>243</sup> devlet yönetimini ele geçirdi. Bunun üzerine iç savaş ortaya çıkmış, Vattasilerin lideri Ebu Zekeriyya Arap bir isyancı tarafından 1448’de öldürülmüştür.

İç karışıklıklarla uğraşan Fas, Portekizliler için açık pazar haline gelmiştir. 10 yıl sonra, 1458’de V. Afonso, Cebelitarık Boğazı’ndan geçerek Kasrüssagir (Kasr-ı Masmude) kentini ele geçirmiştir. 1463 ve 1464 yıllarında iki defa kuzeybatı Afrika tarafına saldırıda bulunmuştur<sup>244</sup>. Prens Henrique öldükten sonra 1469’da Viseu Dükü olan Dom Fernando komutasındaki Portekiz donanması Anafé şehrine sefere çıkmıştır. Fernando, Anafé’yi ele geçirdikten sonra kentin surlarının yıkılıp şehrin yağmalanmasına ve yağmadan sonra şehrin terk edilmesine karar vermiştir<sup>245</sup>. Dom Fernando ayrıca, Septe’nin ilk valisi ve donanma komutanı olan Meneses’in öldürüldüğü Benacofu bölgesini de almak istemiştir<sup>246</sup>.

### **Arzila’nın Ele Geçirilmesi**

Portekiz’in 1415’ten sonraki hedefi Tanca idi. Ancak yeterli donanma ve askeri güce sahip olmadığını düşünen kral, Tanca’dan daha az korunaklı olan Arzila kentine saldırmayı tercih etmiştir. Bunun dışında Arzila önemli bir ticaret merkeziydi. Tahıl ve meyve hasadı yapılan bereketli bir bölge olmasının yanı sıra Mali altın güzergâhının son noktasıydı<sup>247</sup>. Kral V. Afonso’nun 1463-1464 seferlerine olduğu gibi bu sefere de Felemenk tüccar Martim Leme ve daha sonra ele geçirilecek yerlerde serbest ticaret hakkı verilecek İngiliz tüccarların maddi desteği söz konusuydu<sup>248</sup>. 15 Ağustos 1471’de Lizbon’dan hareket eden Portekiz donanmasına, Lagos’ta Valença kontunun Kasrüssagir’den getirdiği ordu ve donanma da katılmıştır. Donanma 5 gün sonra Arzila’ya ulaşmıştır. Portekiz donanması, 30.000 asker ve yaklaşık 400 gemiden oluşan donanmayla Arzila (Asîlâ) kentine

<sup>243</sup> Vattasiler hakkında detaylı bilgi için bkz. Qiyas Şükürov, “Vattasiler”, **DİA**, İstanbul 2012, c. 42, s. 571 – 572.

<sup>244</sup> Duarte, **África**, s. 429.

<sup>245</sup> Joaquim Veríssimo Serrão, **História de Portugal**, Lisboa 1978, c. II, s. 87.

<sup>246</sup> António Dias Farinha, “Norte de África”, **História da Expansão Portuguesa**, Ed. Francisco Bethencourt ve Kirti Chaudhuri, Lisboa 1998, c. I, s.125.

<sup>247</sup> Serrão, **História de Portugal**, s. 87.

<sup>248</sup> Maria de Fátima Reis, **Campanhas do Norte de África 1415-1578**, Matosinhos 2006, s. 26-27.

saldırmıştır<sup>249</sup>. Bu sırada Vattasilerin lideri Muhammed bin Yahya eş-Şeyh Fas'a sefer düzenlemişti. Portekiz'in Arzila'ya saldıracağı haberini aldıktan sonra kentin kuşatmasını kaldırarak Arzila'ya dönmüştür. Hem Portekizlilerle hem de Fas ile savaşmaktansa, Portekizliler ile anlaşma yoluna gitmiş, Arzila'nın teslimi karşılığında 20 yıl geçerli olacak bir barış anlaşması imzalamıştır. Anlaşmaya göre Muhammed bin Yahya eş-Şeyh, Arzila'nın yanında Tanca'yı da Portekizlilere terk etmiştir<sup>250</sup>. Arzila 24 Ağustos 1471'de Kral V. Afonso tarafından alındı. Bu çıkarmaya, 16 yıl sonra II. João adıyla tahta geçecek Prens João da katılmıştır. Bu, onun ilk askeri seferidir. Kral Afonso ve veliaht Prens João Afrika'da savaşırken krallık yönetimi, geçici olarak, meclis başkanı III. Bragança Dükü'ne ve kralın kız kardeşi Joana'ya devredilmiştir<sup>251</sup>. Diğer yandan Muhammed bin Yahya eş-Şeyh, Arzila'yı Portekizlilere terk ettikten sonra, 1471'de Fas'ı ele geçirmiştir<sup>252</sup>. Arzila çıkarmasına yaklaşık 30.000 asker ve 477 yelkenliden oluşan bir donanma katılmıştır. Arzila kıyılarındaki zorlu kayalıklar ve resifler, birçok askerin hayatını kaybetmesine sebep olmuş, bir kısım teçhizatın karaya indirilmesine engel olmuştur. Arzila kıyıları resifler ve kayalıklar tarafından doğal olarak korunuyordu<sup>253</sup>. Kale içindeki Müslüman ahali V. Afonso ile görüşmek ve teslim olmak istemiştir. Kral, Müslümanların bu teklifini kabul etmiştir. Ancak daha emir vermeden şehre saldırı başlatılmıştır. Beklenmedik şekilde saldırıya uğrayan Müslümanlar, camiye ve *alçaçova*<sup>254</sup> denilen yönetim binasının bulunduğu kısma sığınmaya çalışmıştır. Çarpışmada kral ve prens bizzat savaşmış, onların yanı sıra Portekiz soylularından Monsanto, Marialva ve Valença kontları da Müslümanlara karşı mücadele etmiştir<sup>255</sup>. Arzila'nın alınması Portekiz için çok kazançlı bir girişimdi. Yaklaşık 80.000 altın para ele geçirilmişti<sup>256</sup>. Camii kiliseye çevrilerek burada Prens João'ya şövalye nişanı

<sup>249</sup> Disney, **Portugal II**, s. 6 – 7.

<sup>250</sup> Disney, **Portugal II**, s. 7.

<sup>251</sup> Damião de Góis, **Crónica do príncipe D. João**, Ed. Graça Almeida Rodrigues, Universidade Nova de Lisboa 1977, b. XXI, s. 62.

<sup>252</sup> Şükürov, "Vattasiler", s. 571.

<sup>253</sup> Ruy de Pina, **Chronica de El-Rei D. Afonso V**, Lisboa 1902, b. CLXIV, c. III, s. 60.

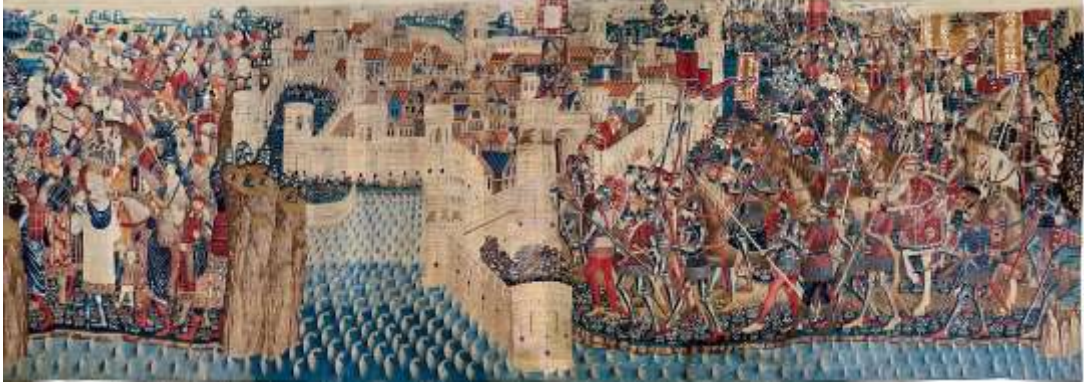
<sup>254</sup> Gabriel Milani, Paulo B. Lourenco, Y. W. Esquivel, Daniel V. Oliveira, B. Riveiro, "Limit Analysis of Loaded Out-of-Plane Rubble Masonry: A Case Study in Portugal", **Civil-Comp Proceedings: The Fourteenth International Conference on Civil, Structural and Environmental Engineering Konferans Proceedings**, S. Haziran 2013, s. 3 – 5.

<sup>255</sup> Reis, **Campanhas do Norte de África**, s. 27.

<sup>256</sup> Pina, **Afonso V**, s. 63.

verilmiştir. Şehrin yönetimi, Alcácer Ceguer (Kasrüssagir) amirali ve Valença Kontu D. Henrique de Meneses'e verilmiştir. Bu savaşa kral ve oğlunun bizzat katılmasından kroniklerde övgüyle bahsedilmiştir;

*“Ve Kral ve prens, şehir’den gelmiyordu, birçok savaş ve çatışmaya ihtiyaçları sağlamak ve yardım etmek için ve sadece danışmanları ve teşviklerle değil aynı zamanda onurlarıyla (deneyimi) görünen ve yetki verilmiş usta komutanların görevlerini kullandılar; ama yine de silahlarıyla, gerçek kişilik ve onurlarının neye sahip olduğuna dair hiçbir koruma olmaksızın ateşli ve cesur şövalyeler gibi izledik ve (savaş) sona erdi ve o gün kesinlikle, (kılıcını) düşmanın kanyla her yıkamasını ve onun cesur kılıcındaki eğri büğrü darbeleri 16 yaşındaki prensin elinde görmek büyük bir zaferdi, bu sevinç manzarasını görmek, tehlikede ve zaferde onun ortağı olan babasının yanında çok ihtiyaç duyulan ve çok tehlikeli bir anda dünyada oğlunun savaş kazandığından daha iyi bir arkadaş seçemediğini görüyordu.”<sup>257</sup>.*



**Resim 7:** Ünlü Portekizli Ressam Nuno Gonçaves Tarafından Çizilen, Arzila'nın Alınmasına Dair Goblen

**Kaynak:** Inês Filipa Meira Araújo, “As Tapeçarias de Pastrana Uma Iconografia da Guerra”, Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento de História Mestrado em Arte, Património e Teoria do Restauro, Lisboa 2012, s. 245.

<sup>257</sup> Kralın ve veliht Prens João'nun Arzila seferinde bizzat kahramanca savaştığı, övgüyle ve detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Bkz. Pina, Afonso V, s. 64.

## **Tanca'nın Düşüşü**

Arzila'nın Portekizlilerin eline geçmesinden sonra Tanca'da yaşayan halk savunmasız kalmıştır. Tanca, Arzila kentinin 50 km. Kuzeyinde, Septe ve Kasrüssagir'in Doğusunda kalıyordu. Tancalılar Portekizlilerin Arzila'yı ele geçirdiğini öğrendikten sonra kendilerinin savunmasız olduğunu düşünmüşlerdir<sup>258</sup>. Portekiz donanması Arzila'dan ayrılmadan önce Tanca'nın savunmasız kaldığı ve bu fırsattan istifade ederek oranın da ele geçirilebileceği haber geldi. Muhammed bin Yahya yönünü Fas'a çevirmişti. Tanca'ya müdahale etmesi mümkün değildi<sup>259</sup>. Böylece Portekiz'in Tanca'yı ele geçirmesi kolay oldu. Tanca ele geçirilince Rui de Melo vali olarak atandı, valinin vasisi ise Olivença kontu idi. Tanca 1471'den 1661'e kadar Portekiz yönetimi altında kalmıştır<sup>260</sup>. Tanca'nın ele geçirilmesinden sonra Cebelitarık Boğazı'nın Güney sahillerinin hemen hemen tamamı Portekiz yönetimi altına girmiştir<sup>261</sup>.

## **Kuzey Afrika'daki Diğer Yayılmacılık Hareketleri**

Larache, limanına erişimin kolay olduğu, Kuzey Afrika'daki önemli ticari merkezlerinden biriydi. Portekiz burayı işgal etmeden, 1471'de yapılan anlaşma sonucunda egemenliği altına almıştır<sup>262</sup>. Vattasiler ve Portekiz arasında 1471 yılında yapılan barış antlaşması sonrasında Kuzey Afrika'da Portekiz'in gücü ve nüfuzu giderek büyümeye devam etmiştir. Prens João, Kuzey Afrika'daki yayılmacı politikayı geliştirerek devam ettirmeyi amaçlamıştır. Bu bağlamda, Rif Dağları'nın Güneyinden Atlantik kıyılarına uzanan Fas topraklarına odaklanmaya başladı. Prens'in ilk hedefi Sus Vadisine ulaşan limanlara sahip olmaktı. Bu girişim başarılı olduğu takdirde, Prens João'nun ana destekleyicisi olduğu, Gine-Portekiz ticaretinin gelişimi ve büyümesi arasında bağlantı sağlanacaktı. Portekizliler Safi, Azemmur ve diğer Fas-Atlantik limanlarını ele geçirebilirse, Batı Afrika pazarı için ihtiyaç duyulan buğday, at ve tekstil ürünlerine erişebilecekti<sup>263</sup>. Nitekim 15. Yüzyıl

<sup>258</sup> Disney, **Portugal II**, s. 7.

<sup>259</sup> Duarte, **África**, s. 431.

<sup>260</sup> António Dias Farinha, "Tânger", **Dicionário de História de Portugal**, Ed. Joel Serrão, Círculo de Leitores 1998, c. IV, s. 114 – 116.

<sup>261</sup> Disney, **Portugal II**, s. 7.

<sup>262</sup> Farinha, "Tânger", s. 153 – 154.

<sup>263</sup> Disney, **Portugal II**, s. 7 – 8.



sonlarına doğru Portekiz, kuzeyde Cebelitarık Boğazı, kuzeybatıda Atlantik kıyıları olmak üzere iki faaliyet alanı elde etmiştir. Fas'ın güneybatısına doğru genişlemeyi hedefleyen Portekiz, bölgeye genellikle deniz tarafından, bazen de denizden uzak diğer noktalardan ulaşmıştır. 1469'da Kral Afonso'nun kardeşi Dom Fernando, Kazablanka (Anafê)'ya saldırmış ve yağmada bulunmuştur. Kıyı ve iç kesimlerdeki kasabalarda yaşayan Faslılar, Portekizli korsanların baskısı altında kalmaları sonucunda, merkezdeki sultanın onlara etkili bir yardımda bulunamayacağı düşüncesiyle, Portekizlilerin onlara sunduğu şartları kabul etmek zorunda kalmıştır<sup>264</sup>. 3 Temmuz 1486'da Azamor ile Portekiz arasında yapılan anlaşmaya göre Azamor, her yıl 10.000 tirsî balık vergi ödeyecekti. Ayrıca Portekizliler, gemi vergisinden muaf tutulmuş, at almaları için yetkilendirilmiştir. Buna karşılık Portekiz, şehrin askeri korumasını sağlayacak ve Azamorlu tüccarların ticaretini serbestçe gerçekleştirmelerine izin verecekti<sup>265</sup>. Benzer anlaşmalar 1480'lerde Safi ile, 1497'de Massa ile yapıldı<sup>266</sup>.

1480'lerin sonuna doğru Atlantik sahillerindeki çoğu kasaba ve kabile, Portekiz ile barış yapmıştı ve birbirleriyle yoğun şekilde ticaret yapmaya başlamıştı. João'nun sonraki hedefi Afrika'nın içlerine ulaşmaktır. Bu bağlamda Larache Limanı'nın 15 km uzaklığındaki Lucos Nehri üzerindeki adaya *graciosa* adı verilen bir kale inşa etme kararı almıştır. Bu kalenin inşası, Portekiz'in Afrika'nın içlerine doğru ilerleyişi açısından önemliydi. Bu kalenin inşaat levazımının nehir gemileriyle taşınabileceği bir konumda olduğundan dolayı hazırlanan malzemeler kolayca inşaat alanına getirilmiş, Temmuz 1489'da inşaat başlanmıştır. Durumdan haberdar olan Fas sultanı Muhammed bin Yahya eş-Şeyh, Portekiz'in ilerleyişini durdurma kararı almıştır. Büyük bir ordu ile kale üzerine yürüyen Fas kralı, yarı bitmiş haldeki kaleye saldırmıştır. Portekizliler dirense de kale büyük tahribata uğramıştır. Bölgenin bataklık olmasından dolayı sıtma hastalığının yayılması ve nehrin yaz aylarında

---

<sup>264</sup> Disney, **Portugal II**, s. 7 – 8.

<sup>265</sup> António Dias Farinha, **Os Portugueses Em Marrocos**, Instituto Camões Colecção Lazúli 1999, s.22.

<sup>266</sup> Jorge Correia, Ana Lopes, “Azemmour, Morocco: Early Sixteenth Century Portuguese Defences”, **Fort Journal**, S. 42, Ocak 2014, s. 3.

kuruması sonucunda inşaat malzemelerinin tedariki zorlaşmıştır. Bu nedenle kale inşa fikri başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>267</sup>.



**Harita 9:** Lucos Nehri Üzerindeki Graciosa Kalesi İnşaat Alanı ve Kasrülkebir Savaş Meydanına Yakınlığı

**Kaynak:** Yasemin Kızılarşlan

### Güney Afrika

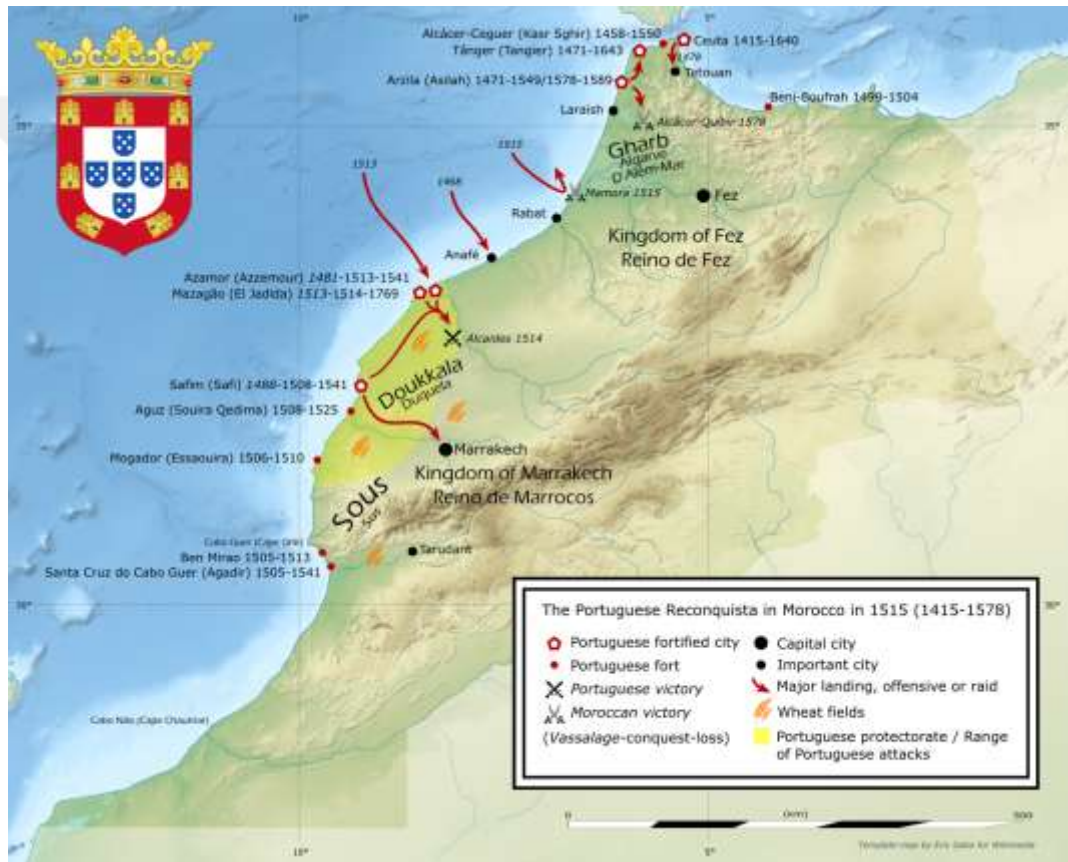
II. João, Bartolomeu Dias'ı 3 gemiden oluşan bir filoyla Afrika'nın en güneyine doğru yola çıkarmıştır. Bu seferin amacı Güney Afrika'yı keşfetmek ve Hint Okyanusuna yönelmektir. Dias'ın emrinde iki karavel ve bir nakliye gemisi olmak üzere toplam üç gemi vardı. 1487'de Lizbon'dan sefere çıkan Dias ve beraberindekiler, Diogo Cão'nun keşfettiği Cape Cross'a doğru ilerlemiştir. 1488'de günümüzde Mossel Bay olarak bilinen bölgeye ulaşmıştır. Buradan su alarak Khoikhoi yerlileriyle temasa geçmiştir. Bartolomeu Dias, buradan sonra aynı yıl Ümit Burnu'nu geçerek Hint Okyanusuna ulaşmıştır<sup>268</sup>. Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu'na yaptığı keşiften sonra I. Manuel, 1497'de emrindeki dört gemi<sup>269</sup> ile Vasco

<sup>267</sup> Disney, **Portugal II**, s. 8.

<sup>268</sup> Disney, **Portugal II**, s. 37 – 38.

<sup>269</sup> Vasco da Gama, Hindistan'a yaptığı ilk seferde; São Gabriel (Nau), kaptan – Vasco Da Gama, São Rafael (Caravela), kaptan – kardeşi Paulo da Gama, Berrio (Caravela), kaptan – Nicolau Coelho ve Gonçalo Nunes kaptanlığında bir kargo gemisi olarak 4 gemilik bir filo kullanmıştır. Ernst Georg

Da Gama'yı Hindistan baharatlarına ulaşmak ve yeni keşifler yapmak amacıyla Hint Okyanusu tarafına göndermiştir. 1497'de Tejo'dan yola çıkan filo, 15 Temmuz'da Kanaryaları geçtikten sonra 16 Temmuz'da Rio De Ouro'ya ulaşmıştır<sup>270</sup>. 2 Mart 1498'de Mozambik'te demir atan Gama'nın filosu 20 Mayıs 1498'de Ümit Burnu'nu geçerek Calicut'a varmıştır. Burada yaklaşık 3 ay kadar kalan filo, dönüş yolunda muson rüzgârlarına maruz kaldığı için birçok mürettebat ve 2 gemisini kaybetmiş şekilde, 29 Ağustos 1499'da Portekiz'e ulaşmıştır<sup>271</sup>.



**Harita 8:** Portekiz'in Kuzey Afrika Seferleri

**Kaynak:** <http://i.imgur.com/f85VMQL.png> (Son Erişim Tarihi: Ocak 2019)

Ravenstein, *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499*, Cambridge Library Collection, Cambridge 2010, s. 150. Ayrıca Bkz. Disney, *Portugal II*, s. 120.

<sup>270</sup> Bu gelişmelere paralel olarak, 5 Aralık 1497'de I. Manuel, İspanya'nın ilan ettiği karamamenin bir benzerini yayımlanmıştır. Karamameye göre, Portekiz'de yaşayan Yahudi ve Müslüman toplulukların din değiştirmeleri istenmiş, din değiştirmeyenler ülkeden kovulmuştur. Bu tarihten sonra, dünya üzerindeki çeşitli bölgelere Müslüman akını başlamıştır. Joseph Abraham Levi, "Peregrinações Sefarditas —Intercâmbios Culturais: 1492-1919", *Processo de Universidade de Verão: 16 de Junho-16 de Julho de 2003*, Universidade de Lisboa 2003, s. 3.

<sup>271</sup> Ravenstein, *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499*, s. 1 – 22.

I. Manuel, Vasco Da Gama dışında başka denizcileri de seyrüsefere göndermiştir. Nisan 1500'de Hindistan'a doğru yola çıkan Portekizli denizci Pedro Álvares Cabral ve emrindeki 12 gemiden oluşan filo ile tam tersi yöne giderek Brezilya'yı keşfetmiştir<sup>272</sup>. Cabral'ın filosundaki Pero Vâz de Caminha'nın günlüğünden edinilen bilgilere göre filo, Lizbon Limanı'ndan 9 Mart 1500'de ayrılmış, Cape Verde'ye ulaştıktan sonra uzun süre güneybatı yönünde yol almıştır. 22 Nisan 1500'de Bahaia yakınlarındaki Porto Seguro'ya ulaşmıştır. Cabral sonrasında filosu ile korunaklı, demir atmaya müsait bir yer aramak için Kuzey yönüne Baía Cabrália'ya doğru ilerlemiştir. Burada 8 gün kalan Cabral yerlilerle iletişime geçmiştir. Cabral'ın bu keşfi, Portekiz'in Amerika'daki varlığının başlangıcı olarak kabul edilmektedir<sup>273</sup>.

## 2. 5. Portekiz'in Kolonileştirme Faaliyetleri

Portekizliler, 14. ve 15. yüzyıllar boyunca Yukarı Nijer ve Senegal nehirlerindeki altın kaynaklarını kontrol etmeyi amaçlamıştır. Batı Sudan ve Berberi araçların kervanlarının elindeki altın ticaretinin yönünü değiştirmek için bu bölgelere kıyı tarafından geçmeye çalışmıştır. Akdeniz dünyasındaki Müslüman ve Hristiyan âleminin altın ihtiyacının Faslı deve kervanlarıyla Batı Afrika'ya getirildiği bilinmektedir. Portekizli tüccarlar, Kuzey Sahra'daki bu çöl pazarını ele geçirerek 11. yüzyılda Murabıtların yaptığı gibi Avrupalı yabancı altın arzını yönetmek istemiştir. Portekizliler, yoğun saldırılarına rağmen Fas'ı tamamen ele geçiremedi. Kervanlara ve ticaret yollarına müdahale edemeyen Portekiz, Sahra eteklerindeki deniz kıyılarından madenlere ulaşmak için alternatif yollar üretmeye başlamıştır. 1460'lerde Portekizliler Senegal'den altın satın alıp 20 yıl boyunca *Altın Kıyısı* denilen Gana topraklarını araştırmış, Saint George adındaki *feitoriası* inşa etmişti<sup>274</sup>.

Portekiz genişlemesi ilk olarak Kanaryalar, Madeira, Porto Santo ve Azorlar gibi adaların yeniden keşfedilmesi ve bu adalara yerleşmesiyle başlamıştır. Portekizliler, buraları üs haline getirdikleri takdirde Batı Afrika'ya daha kolay ulaşacaklarını fark etmiş, söz konusu adalara yerleşmeye başlamıştır. Madeira'ya

<sup>272</sup> Disney, **Portugal II**, s. 204.

<sup>273</sup> Disney, **Portugal II**, s. 205.

<sup>274</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 26 – 27.

1425'lerde, Azor adalarına ise 1430'ların sonlarında yerleşmeye başlanmıştır. Antonio Cordeyro kroniğinde, Madeira, Azor ve Cape Verde adalarının keşfi ve buralara yerleşmesi hakkında detaylı bilgiler verilmektedir. Bunun dışında Cordeyro, adalarda şeker kamışı üretimi hususunda, Madeira adasının ilk zamanlarda bir üretim laboratuvarı haline getirildiğinden bahsetmektedir. Nitekim birkaç yıl içerisinde adada yüksek miktarda kaliteli şeker kamışı üretilmiştir. Ancak kolonistler adadaki ormanları hızlıca tahrip ederek adadaki yakıtı tüketmiştir. Bunun sonucunda şeker üretim endüstrisi önce São Tomé adasına, buradan da keşfedildikten sonra Brezilya'ya nakledilmiştir<sup>275</sup>. Üzüm yetiştirip şarap satmak için manda altına alınarak toprak sahiplerine devredilmeden evvel Kanarya Adaları'ndaki Berberi yerliler, Portekizliler tarafından esir edilmiştir. Kanarya Adaları'ndan Tenerife, toprak elde etme hırsıyla göç eden birçok göçmenin cazibe merkezi haline gelmiştir. Bu, Portekiz'in uzun vadeli sömürgeleştirme planlarından biriydi ve Prens Henrique tarafından desteklenmekteydi. Portekizli göçmenler Madeira ve Azor Adalarındaki boş araziye değerlendirerek buğday üretimine başlamıştır. Böylece, yerli çiftliklerde üretilen mallara ek olarak üretime destek verilmiştir. Ayrıca, Lizbon'a öküz arabasıyla mal taşımaktan ziyade gemiyle etmek kazançlı ve kolay görülmekteydi. Portekiz böylece sömürgeleştirdiği yerlilerin ucuz iş gücünden yararlanarak kendi ülkesine kaynak sağlamış oluyordu. Başarılı olan bu planı her alanda uygulamaya koymak, Portekiz adına önemli bir durumdu. Cape Verde Adaları'nın kolonileştirilmesiyle, kölelerin yetiştirdiği çivit boyaları ve pamuğa dayalı bir tekstil endüstrisi de geliştirilmiştir. Tropikal bölgelere doğru inildikçe, Gine Körfezi açıklarındaki São Tomé adasında siyah köleler tarafından şeker kamışı hasadı yapılmıyordu. Böylece Portekiz, yüzyıllar boyunca dünya ticaretine hükmedecek ana mahsulleri yetiştirmeyi başarmıştır. Portekiz'in bu politikaları ileride yayılcılık yapan diğer ülkeler için örnek teşkil etmiştir<sup>276</sup>.

1470'li yıllarda keşfedilen São Tomé adasının kolonileştirilmesi hakkında, II. João'nun hususi kronik yazarı Garcia de Resende kroniğinde, adanın ikliminin Avrupalılar için sert olduğundan dolayı buraya yerleşimin yavaş yapıldığından

<sup>275</sup> Antonio Cordeyro, **Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental**, Lisboa 1717, s. 91- 93.

<sup>276</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 24 – 25, Cordeyro, **Oceano Occidental**, s. 305- 309.

bahsetmektedir. Resende, Kral II. João'nun, 1492'de Elhamra Kararnamesi üzerine İspanya topraklarından kovulan Yahudilere, fidye alınması karşılığında buraya yerleşim izni verdiğinden bahsetmektedir. 1493'e kadar ödeme yapamayan Yahudilerin çocukları ellerinden alınarak zorla vaftiz edilmiş, ardından Portekiz'den São Tomé adasına sürülmüştür. Gine Körfezi yakınlarındaki adalara suçluların sürgün edilerek yerleştirilmesi ve bazı Yahudilerin fidye karşılığında yerleştirilmesi hususunda belgeler bulunabilirken çocukların adalara sürgünü hakkındaki bilgiler günümüze ulaşan belgelerin çoğunda yer almamaktadır<sup>277</sup>.

Portekiz kolonizasyonunun önemli hedeflerinden biri olan Hristiyanlığı yayma düşüncesi, koloniler arasında en çok Kongo'da kabul görmüştür. Papa'nın Portekiz'e zapt hakkı verdiği resmi mektuplar sayesinde, batı Afrika kıyılarının çoğunda gezinebilme tekeli elde edilmiştir. Papa'nın desteğini alan Portekiz, batı Afrika kıyılarındaki yerlilere misyoner çalışmalarına başlamıştır. Çoğu bölgede bu görev başarıya ulaşmasa da 1480'li yıllardan itibaren Kongo'da olumlu sonuçlar ortaya çıkmıştır. Kongo'da egemen hanedan ve üst tabaka mensuplarının çoğu Hristiyanlığı kabul etmiş, yerli halktan din adamları görevlendirilmiş hatta Portekiz tarzında bir kraliyet sarayı bile inşa edilmiştir. Bunun yanı sıra Portekizli sivil ve askerler krallığın ihtiyaçlarını gidermek için yardımcı olmuştur. Portekiz kültürü o kadar etkiliydi ki, üst tabakaya mensup kişilerin ve toplumun önde gelen üyeleri için Portekiz'i ziyaret etmek moda olmuştur. 1491'de Portekiz Kongo'da vaftiz sürecini başlatmıştır. İlk olarak bir şef ve oğlunun vaftiz edilmesinden sonra tüm krallıkta hızla yayılmıştır<sup>278</sup>.

I. Manuel döneminde Afrika'nın güneybatı bölgelerinin sistematik bir şekilde işgali amaçlanmıştır. Bunun için Atlantik kıyılarındaki belirli bölgelere kaleler inşa edilmiştir. Bu kaleler sayesinde Afrika'nın kolonizasyonu daha kolay hale geleceği düşüncesi hâkimdi. Agadir (Santa Cruz do Cabo de Guer-1505), Mogador (Essaouira-1506), Mazagão (El Jadida- 1514), Aguz (Souira Qedima-1519) bu kalelerin birkaçıdır. Bunlar dışında, 1515'de S. João de Mamora (El-Mehdiya)'yı ele

<sup>277</sup> Garcia de Resende, *Chronica dos Valerosos e Insignes Feitos del rey Don João II. de Gloriosa Memoria: 1455 – 1495*, Lisboa 1622, s. 210- 211.

<sup>278</sup> Francisco Bethencourt, "Creolization of the Atlantic World: The Portuguese and the Kongolese", *Portuguese Studies*, 2011, S. 27, no. 1, s. 56- 69.

geçirme ve 1560'lı yılların sonunda Anafé'nin (Kazablanka) kurulması girişimlerinin gerçekleşmemesi sonucunda, Portekiz'in hedeflediği Fas'ın denizle olan bağlantısını kesme planı başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>279</sup>.

I. Manuel'in Kuzey Afrika'daki faaliyetleri 1505 ile 1515 yılları arasında devam etmiştir. Santa Cruz do Cabo de Guer kalesi, Sus vadisine hükmedebilecek kilit bir noktada, Agadir yakınlarındaki bir bölgede kurulmuştur. Mogador'daki Essaouira ile Aguz'daki Souira Qedima kaleleri ise kısa ömürlü olmuştur. 1508'de Safi'deki *feitorias* kaleye dönüştürülmüş, sonrasında şehrin tamamı kaleye eklenmiştir. 1513'te Azemmour ele geçirildikten sonra buraya Mazagão - El Jadida kalesi kurulmuştur. 1515'e doğru Safi yöneticisi Nuni Fernandes de Ataide, Marakeş'in Portekiz yönetimine girmesi için verdiği ultimatoma kabul edilmemesi üzerine, çoğunluğu berberiden oluşan 3 bin kişilik ordu ile Marakeş üzerine sefer düzenlemiştir. Kuzey Afrika'ya yapılan saldırıların başarılı olabilmesi için Portekizlilerin, gemilerin ve donanma toplarının desteğine ihtiyaçları vardı. Donanmanın desteği olmadan, Portekiz'in ciddi bir direniş karşısında uzun süreli varlık göstermesi imkânsızdı. Kazablanka kentinin yakınındaki Mamora ve Anafé'de sur inşa etme misyonuyla, Tejo Nehrinin ağzından hareket eden Portekiz donanması, bölgeye vardığında Müslüman birliklerin saldırıları sonucunda Portekiz'den gelen yaklaşık 4.000 kişi ve 100 gemi ve tüm ağır silahlar yok edilmiştir. Bunun sonucunda inşa edilecek yeni yerlerin yöneticileri ile Ataide'nin de arasında bulunduğu çok sayıda esir ele geçirilmiştir. Ağır kayıplar veren Portekiz, Marakeş'i ele geçirme girişiminde başarısız olmuştur<sup>280</sup>.

Portekiz, Kuzey Afrika'nın bazı kıyı kentlerini ele geçirse de başarısız girişimlerde de bulunmuştur. Özellikle I. Manuel döneminde Müslüman Fas'ın deniz ile bağlantısının kesilmesi fikri başarısızlıkla sonuçlanması, Portekiz üzerinde olumsuz etki yaratmıştır. Kıyıya yakın bölgelere kaleler inşa edilse de Portekiz'in iç kesimlere müdahalesi engellenmiştir. Bu durum, Portekiz'in yayılma hızını yavaşlatırken Müslümanların zaman kazanıp toparlanmalarına olanak sağlamıştır. Kuzey Afrika'yı kolonileştirme hareketinin başarısızlıkla sonuçlanmasıyla

<sup>279</sup> Correia ve Lopes, "Azemmour, Morocco: Early Sixteenth Century Portuguese Defences", s. 2.

<sup>280</sup> James M. Anderson, **The History Of Portugal**, London 2000, s. 74- 75.

Portekizliler yönünü güneye çevirmiştir. Portekiz'in izlediği güney Afrika politikası kuzey Afrika'daki başarısızlıkları telafi etmiştir. I. Manuel'in Pedro Álvares Cabral'ı Hindistan üzerine sefere göndermesinin sonucunda Brezilya'nın keşfedilmesi, Portekiz'in denizlerde yaptığı yayılcılık ve keşif hareketleri açısından daha başarılı olduğunun bir göstergesidir. Buna ek olarak kuzey Afrika'daki berberiler üzerinde hakimiyet kurulmasından ziyade Afrika'daki diğer yerli kabileler üzerinde hakimiyet kurmak daha kolay olduğundan yerlileri kolonileştirme politikası benimsenmiştir. Ayrıca Hint deniz ticaretinin ülkeyi zenginleştirmesi, Portekiz'in kuzey Afrika'daki başarısız politikası yerine denizlerde genişlemeyi tercih etmesine neden olmuştur.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 15. VE 16. YÜZYILLARDA PORTEKİZ DONANMASI

Altın çağını 15. yüzyılın başlarında yaşamaya başlayan Portekiz'in ana güç kaynağı donanmasıydı. 15. ile 18. yüzyıllar arasındaki ticaret ve zapt girişimleri ve yeni deniz yollarının keşfedilmesine paralel olarak, denizden karayı idare eden bir politika izlenmesi sonucunda donanma geliştirilmiştir. Denizcilik alanında kullanılan teknik aletler ve haritaların güncellenerek daha kullanışlı hale getirilmesi, sefere çıkan denizcilerin deneyim birikimleri, dönemin krallarının donanmaya ve keşiflere önem vermesi gibi birçok etken donanmanın güçlenmesine yardımcı olmuştur. Portekiz Donanması, Septe ele geçirildikten sonra daha düzenli hale getirilmeye çalışılmıştır.

Cebelitarık Boğazı, Lizbon ve Porto limanlarının yanı sıra Septe'nin ele geçirilmesinden sonra denizaşırı seferler için önemli bir merkez haline getirilmiştir<sup>281</sup>. 1415'ten sonra Septe Limanı'nda hem ticaret hem donanma gemisi olarak kullanılan yaklaşık 50 Portekiz gemisi bulunuyordu. Portekiz ticaret gemileri Septe'den hareketle Hint Okyanusu'na açılmaktaydı<sup>282</sup>. Ancak Portekiz gemileri tamamen savaş gemisi olarak kullanılmaktan ziyade ticaret odaklı da kullanılmıştır. Ticaret gemilerini silahlandırmak suretiyle keşiflere çıkan Portekizli denizciler, savaş odaklı sefere çıkmaktan ziyade keşif ve ticaret amaçlı silahla donatılmış gemileri kullanmayı tercih ediyorlardı. II. João döneminden itibaren başlatılan bu gelenek 16. yüzyılın sonlarına kadar kullanılmıştır. Ticaret gemileri de donanma gemileri sayıldığı için bölgedeki Portekiz ticaret gemilerinin varlığı da önemlidir<sup>283</sup>. Erken dönem denizaşırı seferlerde yaygın bir şekilde kullanılan kalyonlar, zamanla savaş gemisine dönüşmüştür. Bu durum, donanma ve savaşlara yeni bir boyut kazandırmıştır<sup>284</sup>. 1488'de Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnu'nu keşfinden sonra Hint

<sup>281</sup> Disney, **Portugal II**, s. 4.

<sup>282</sup> Gomes Eanes de Zurara, **Crónica do Conde D. Pedro de Menezes**, Çev. Freitas de Carvalho, Porto 1988, s. 277; Zurara, **Guinea**, s. 29;

<sup>283</sup> Antonio Cordeyro, **Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental**, Lisboa 1717, s. 91- 93.

<sup>284</sup> Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, İstanbul 2011, s. 21.

yolunun Portekizli denizcilere açılmasıyla Portekiz ticaret gemileri, hem düşman saldırılarından malları korumak hem de gerektiğinde hücum edebilmek amaçlı silahlandırılmıştır<sup>285</sup>.

Cadamosto, 1507’de tamamladığı seyahatinde kullandığı silahlandırılmış gemisi hakkında; “Yelkenlerin açılması, avının peşine düşmeye hazırlanan yırtıcı kuşlara benziyor” demiştir. Yine Cadamosto; yerlilerin Portekizlilerle ilk karşılaşmalarında gemileri beyaz kanatlı devasa kuşlara benzettiklerinden bahsetmektedir. Başka kayıtlarda ise Portekiz gemilerinden; bir gecede 100 mil ya da fazla yol alabilen hayaletler olarak söz edilmektedir<sup>286</sup>. Özellikle 16. yüzyılın hemen başında, 1500 yılında Brezilya’nın keşfinden ve Hint Okyanusunda kurdukları deniz filolarından sonra Portekiz, denizlerdeki gücünü tam manasıyla kanıtlamış durumdaydı. 15.-18. yüzyıllar arasında Portekiz donanması, sayıları binleri bulan ticaret ve savaş gemilerinden oluşmaktaydı. Donanmaya ait gemi tiplerinden bazıları; *Barca*, *Barinel*, *Galé* (Kadırga), *Caravela* (Karavel), *Galeão* (Kalyon) ve *Nãu*<sup>287</sup>. Bazı gemi türleri genellikle yerel ticarete, kolonileşme hareketlerinin yanı sıra Hindistan’dan gelen ve Hindistan’a doğru yola çıkan donanmanın desteklenmesi için kullanılmıştır<sup>288</sup>. *Barca*, *Barinel*, *Caravela*, *Nãu* ve *Galeão*’nun Portekiz donanmasındaki yeri önemlidir.

15. yüzyıl boyunca Portekiz, Afrika’nın Batı kıyıları başta olmak üzere 1446’da Sierra Leone, Madeira, Kanarya ve Azor adalarının da içinde bulunduğu birçok adaya ve 1482’de Angola’ya ulaştı. Angola ele geçirildikten sonra hâkim olunan bu bölgeye kolonileştirme hareketleri yoğunlaşmıştır. Portekiz 1617’de Angola’da tam egemenlik kurduktan hemen sonra S. Paulo de Luanda’da bir deniz üssü kurmuştur. Afrika kıyılarında kurulan fëitoriaslar gemilerin dinlenmesi, tamiri ve diğer ihtiyaçların giderilmesi için kullanılıyordu. Luanda’da kurulan bu deniz üssü sayesinde Portekiz donanması güç kazanmıştır. 1488’de Ümit Burnu’nu geçen Portekiz, Afrika’nın doğusu ve Hindistan’a erişim sağlamıştır. 1494’te Portekiz ve

---

<sup>285</sup> Humbero Leitão ve J. Vicente Lopes, **Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga E Actual**, Centro de Estudo Historicos E Ultramarinos, Lisboa 1970, s. 37.

<sup>286</sup> Crone, **The Voyages of Cadamosto**, s. 20.

<sup>287</sup> José Mattoso (vd.), **História de Portugal**, s. 61.

<sup>288</sup> João Brás De Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, Uniao Grafica, Lisboa 1940, s. 28.

İspanya arasında imzalanan Tordesillas Anlaşması'na göre Doğu Yarımküre Portekiz'e, Batı Yarımküre İspanya'ya bırakılacaktı. Bu anlaşma, Portekiz'in 1580'de İspanya hâkimiyetine geçmesiyle uygulanamamıştır. 1497'de Vasco Da Gama Hindistan'a keşfe çıkmıştır. Aynı zamanda Kristof Kolomb Yeni Dünya'yı keşfetmiştir. 1500'de ise Portekiz Brezilya'yı keşfetmiştir. 1498'de Vasco da Gama tarafından Afrika'nın doğusunda kurulan Mozambique'e 1506'da yerleşilmeye başlandı ve burası da koloni haline getirildi. Ardından Mozambique, kolonileşmeye başlayan diğer yerlerin merkezi haline getirildi. Hindistan'ın batı kıyılarındaki Diu ve Goa şehirleri de kolonileştirilip Goa, Portekiz'in doğu merkezi haline getirilmiştir<sup>289</sup>.

I. Sebastião ile soylu ve ruhban sınıfından birçok kişi, 1578'de Osmanlı'nın yardımını alan Fas ile yapılan Vâdisseyl Savaşı'nda ölmüştür<sup>290</sup>. Bu savaş sonrasında Portekiz bölgedeki gücünü kaybetmiştir<sup>291</sup>. I. Sebastião'dan sonra Portekiz, hanedan krizi yaşamış, tahta çıkan amcası Kardinal Henrique kısa süre sonra ölünce ülke yaklaşık 60 yıl sürecek İspanya yönetimi altına girmiştir. I. Henrique döneminde (1580), Portekiz hazinesinin çoğu Vâdisseyl Savaşı'nda esir düşen aristokratların fidyesi olarak harcanmıştır<sup>292</sup>. 1581-1640 arasında İspanya'ya bağlanan Portekiz<sup>293</sup>, 1 Aralık 1640'da Bragança Dükü IV. João tarafından tekrar bağımsızlığını ilan etmiş ancak iki taraf arasındaki çatışmalar 1668 yılına kadar sürmüştür. 1668 yılında İspanya Portekiz'in bağımsızlığını tanımıştır. İspanya yönetimi altında kalınan süre zarfında Portekiz'in durumu halkı memnun etmemiş, asiller hem ayrıcalıklarını ve makamlarını kaybetmiş, hem de İspanya adına mücadele edip vergi vermek zorunda kalmışlardır. Burjuva kesimi ise Portekiz topraklarına ve gemilerine yapılan saldırılardan dolayı yoksullaşmıştır. Bu sebeple, 16. yüzyılın son çeyreğinde İspanya

<sup>289</sup> Birmingham, **History of Portugal**, s. 1-25.

<sup>290</sup> Kemal Beydilli, "Portekiz", **DİA**, İstanbul 2007, c. 34, s. 331; John Francis Guilmartin, **Kalyonlar ve Kadırgalar**, Çev. Ali Özdamar, İstanbul 2010, s. 166.

<sup>291</sup> Vâdisseyl Savaşı'nda Portekizlilere karşı mücadele eden Cezayir Beylerbeyi Ramazan Paşa, savaş sonrası Fas'ı Osmanlı himayesine almıştır. İdris Bostan, **Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler (1575-1620)**, İstanbul 2009, s. 91.

<sup>292</sup> Guilmartin, **Kalyonlar ve Kadırgalar**, s. 166.

<sup>293</sup> İspanya Kralı Filipe II, 1581 yılında Portekiz'i hâkimiyeti altına alarak donanmaları birleştirmiştir. Kendisinden sonra gelen Filipe III döneminde de hâkimiyet devam etmiş, 1640 yılında Filipe IV döneminde Portekiz tekrar bağımsızlığını kazanmıştır. Bkz. Mattoso (vd.), **História de Portugal**, s. 115.

hâkimiyeti altındaki Portekiz donanmasının ilerlemesi duraklamıştır. İspanya'nın katıldığı savaflara katılan birçok Portekiz gemisi yok olmuş ya da zarar görmüştür<sup>294</sup>.

Portekiz, Afrika kıyılarında olduğu gibi Hindistan'ın batı kıyısı boyunca varlığını koruyabilmek amacıyla, gemi demirleme tesislerini barındıran güçlü bir kale zinciri inşa etmiştir. Kaleler; Bassein, Chaul, Daman, Diu, Surat, Mangalore, Honavar, Calicut, Quilon ve Cannanore ve Cambay'da yapıldı. 16. yüzyılda Portekiz deniz üstünlüğünü dayatmak için *cartazas* ve *cafilas* adında iki sistem uygulamıştır. Cartazas sistemi, gemilerin Portekiz sularında dolaşabilmesine izin veren bir tür “yelken” iznidir. Cafilas sisteminin iki işlevi vardı; ilk olarak tüccarları korsan saldırılarına karşı korumak, ikincisi, tüm yerli ticaret gemilerinin Portekiz denizcilik kurallarına ve düzenlemelerine uyduğundan emin olmaktı. Bu sistemin etkili şekilde işlemesi için özel savaş gemilerinden oluşan filolar kullanılmıştır. Batı Hindistan'ın kuzey ve güney kıyıları boyunca yelken açan bazı Portekiz filoları; Kızıldeniz, Körfez, Malacca, kuzey ve güney filolarıydı. Bunlar Portekiz izniyle ticaret yapan gemileri korumuştur<sup>295</sup>.

Portekiz'in 15. yüzyılda düzenli bir donanması yoktu. 1415'ten sonra denizaşırı sefere çıkan denizciler 2-3 gemilik küçük filolar halinde keşfe çıkıyordu. Örneğin; 1487'de II. João tarafından Afrika'nın güneyine sefere gönderilen Bartolomeu Dias komutasındaki filoda 2 karavel, 1 nakliye gemisi olmak üzere 3 gemi bulunuyordu. Portekizliler genellikle ticari alanda kullandıkları gemileri silahlandırarak donanma gemisi olarak kullanmaktaydı. I. Manuel, 1497'de emrindeki 4 gemi ile birlikte Vasco Da Gama'yı Hindistan baharatlarına ulaşmak ve yeni keşifler yapmak amacıyla Hint Okyanusu tarafına göndermiştir. Örneklerde de görüldüğü üzere Portekiz, donanmadan ziyade, top ve mühimmatla donatılmış keşif ve ticaret gemilerini kullanmayı tercih etmiştir. Donanma gemileri yerine ihtiyaç halinde çoğu zaman donanma dışındaki gemiler kullanılarak hem ticaret hem savunma politikası yürütmüşlerdir. Hint Okyanusu'na ulaştıktan sonra bölgede tersane ve limanlar kurarak, Portekiz'de değil, Diu ve Goa gibi merkezlerde gemi

<sup>294</sup> Cláudia Susana Nunes Martins, “Portuguese history storyboard”, **Teaching Crossroads: 7th IPB Erasmus Week Proceedings**, Instituto Politécnico de Bragança, Mayıs 2012, s. 148.

<sup>295</sup> Michael Naylor Pearson, **The New Cambridge History of India: The Portuguese in India**, New Delhi 1990, s. 39.

inşa edilmiştir. Portekiz'e mal götüren büyük gemileri korumak için kadirga, karavel ve yerel gemi türleri olmak üzere çok sayıda gemi üretilmiştir. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı ile Portekiz mücadelelerinde kullanılan gemiler de muhtemelen Hindistan'daki tersanelerde üretilen gemilerdi<sup>296</sup>. Bunun yanı sıra 1755'te Lizbon Arşivlerinde çıkan yangın sonucunda 15. yüzyıl Portekiz gemilerine ait bilgilerin çoğu yitirilmiştir. Bu nedenle donanma gemileri hakkında bilgiler kısıtlıdır ve bazı gemi tipleri hakkında çok kısıtlı bilgi bulunmaktadır. Bu da araştırmacıların gemilerin teknik detayları gibi önemli bilgilere ulaşmasını engellemektedir<sup>297</sup>.



**Resim 8:** Mozaik Üzerinde 15. ve 16. Yüzyıllarda Kullanılan Portekiz Gemileri

**Kaynak:** Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimetos, Lisboa 2005.

<sup>296</sup> Ravenstein, *A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499*, s. 150; Mathew, *Navigation in India*, s. 284; Roger Crowley, *Conquerors: How Portugal Forged the First Global Empire*, New York 2015, s. 156- 162.

<sup>297</sup> Augusto António Alves Salgado, "Portuguese Galeon's Armament at the End of the Sixteenth Century", *Ars Nautica- IX. Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia*, Ed. Francisco Contente Domingues, Patrimonia 1999, s. 277.

1521 yılında kral I. Manuel ölmüş, yerine Prens III. João tahta çıkmıştır. III. João, babasının deniz aşırı genişleme ve yayılma politikalarını devam ettirmiştir. Tahta çıkışının ilk on yılı içerisinde, çeşitli tipte 300 donanma gemisi Fransız korsanlar tarafından yok edilmiş ve Portekiz donanması büyük zarar görmüştür. Portekiz donanmasında eksilmeler bunun dışında, 1535 yılında Andrea Doria komutasındaki donanmaya destek vererek, Barbaros Hayreddin Paşa'nın donanmasına karşı Tunus'ta yapılan savaşta da Portekiz gemileri arasında kayıplar yaşanmıştır<sup>298</sup>. Bunun yanı sıra İspanya kralı V. Carlos'un bizzat çıktığı 1535 Tunus seferi esnasında Barbaros Hayreddin Paşa filosu, bir Portekiz kalyonu ve St. Jean Şövalyeleri'nin karakasının bombardımanı altında kalmasıyla Cezayir'e çekilmiştir<sup>299</sup>.

1578'de Osmanlı ordusunun yardımını alan Fas Sultanı Abdülmelik ile yapılan Vâdisseyl Savaşı'nda (4 Ağustos 1578) I. Sebastião ölmüştür. İmparatorluğu kısa süre Kardinal Henrique yönetse de Portekiz, 1581'den 1640'a kadar İspanya yönetimi altına geçerek hem İspanya donanmasının yenilmez "Armada"<sup>300</sup> olmasına katkıda bulunmuş, hem de İspanya idaresindeki Portekiz sömürgelerinin Hollanda ve İngiltere'nin eline geçmesiyle, başta Afrika olmak üzere Hindistan ve birçok bölgede etkinliğini yitirerek güç kaybetmiştir. 1560'da İspanya kralı II. Felipe'nin Cerbe kalesindeki askerlere yardım gönderdiği 64 kadırga içinde Portekiz kadırgaları da vardı. İspanya kralı Cerbe'de donanmanın önemli kısmını kaybettikten sonra İspanya kıyılarını koruması için Portekiz'den destek istemiştir. Bunun üzerine Portekiz kadırga filosu askerler ve mühimmatla birlikte İspanya'ya destek vermiştir<sup>301</sup>. 1588'de Lizbon'dan denize açılan İspanyol donanmasında<sup>302</sup> 9 adet Portekiz kalyonu

<sup>298</sup> Anderson, **The History Of Portugal**, s. 82.

<sup>299</sup> Hüseyin Serdar Tabakoğlu, "Akdeniz'de Osmanlı-İspanya Rekabeti, 1560-1574: Teşkilat, Denizgücü ve Savaş", **İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı**, Doktora Tezi, İstanbul 2016, s.14.

<sup>300</sup> İspanyol Armadası'nın en donanımlı toplarına sahip kalyon, San Juan adlı Portekiz kalyonuydu. Bu kalyon hacminin % 4'ü kadar top taşımaktaydı. Guilmarin, **Kalyonlar ve Kadırgalar**, s. 174.

<sup>301</sup> Tabakoğlu, "Akdeniz'de Osmanlı-İspanya Rekabeti, 1560-1574: Teşkilat, Denizgücü ve Savaş", s.190.

<sup>302</sup> 4 Ağustos 1578'da meydana gelen Vâdisseyl Savaşı sırasında Portekiz kralı I. Sebastião'nun yaşamını yitirmesi sonucunda tahta çıkan Kardinal Henrique kısa süre sonra ölmüş, bunun sonucunda Portekiz yönetimi, 1581- 1640 yılları arasında, İspanya'nın eline geçmiştir. O dönemin en iyi donanmalarından biri olan Portekiz donanmasına da hükmeden İspanya, yenilmez bir "Armada" elde etmiştir. Portekiz donanmasının İspanya donanması ve ekonomisine büyük etkisi

bulunmaktaydı ve bu kalyonlar dönemin en iyi silahlarıyla donatılmış olarak kabul edilmekteydi.<sup>303</sup>

Portekiz ticaret gemilerinin denizaşırı seferlere çıkmaya başlamasıyla birlikte silahla donatılması, olası bir tehlike karşısında donanma gemisi olarak kullanılmasına imkan sağlamıştır. Ticaret odaklı genişletilen bağlantılar ve keşfedilen yerlerde köle avcılığına başlanma sürecinde korsan gemilerin ve yerlilerin saldırılarına maruz kalan Portekizliler gemilerini toplu donatarak önlem almıştır. Portekiz donanması bu şekilde daha kullanışlı hale gelmiştir. Hem ticaret hem savaş gemisi olarak kullanılan Portekiz gemileri zamanla kapasitesini arttırmalarına paralel olarak daha fazla toplu donatılmıştır. Septe Limanı donanma-ticaret gemileri için hem Akdeniz'e açılan bir kapı olarak görülüyordu hem de Hindistan üzerine sefere çıkacak denizciler için uygun bir limandı ancak prens Henrique'in genellikle Lagos'ta bulunduğu dönemde Portekiz gemileri genellikle Lagos Limanı'ndan hareketle denize açılıyordu. Bunun yanı sıra Septe Limanı'nda 50 Portekiz donanma gemisi de bulunuyordu. Portekizlilerin Cebelitarık Boğazı'nda bu şekilde varlık göstermesi, bölgede söz sahibi olmak istemesinden kaynaklanmaktadır. Ayrıca donanma gemilerinin Septe Limanı'nda bulunması, Müslümanların Portekiz'e olası saldırısına alınan bir önlem olarak görülüyordu.

### 3.1 Gemi İnşa Teknikleri

İlk çağlardan bu yana Portekiz'de, yaygın olarak iki temel gemi inşa yöntemi kullanılmıştır. Bu yöntemlerin gelişmesine paralel olarak gemi teknolojisi de ilerlemiştir. Portekiz donanmasının oluşumunda, Baltık, İtalyan ve Arap gemi yapımcılarının etkisini göz önünde bulunduracak olursak gemi yapımcılarının da bu temel inşa yöntemlerini kullandıkları aşikârdır.

---

olmasının yanı sıra Portekiz'in Afrika ve Hindistan'da kurduğu üstünlük son bulmuştur. Bkz. Blackmore, **Moorings**, s. 146; Domingues, **Os Navios Do Mar Oceano**, s. 21- 177.

<sup>303</sup> Salgado, "Portuguese Galleon's Armament at the End of the Sixteenth Century", s. 277.

### 3.1.1. Shell- First Tekniği / Casco- Primeiro (Pt.) (Önce-Kabuk)

Gemi inşa teknikleri arasında bilinen en eski yöntemdir. Geminin omurgası ve bodoslamalar inşa edildikten sonra omurgayla kaplama kalasları birleştirilerek geminin kabuk kısmı oluşturulur. Geminin gücü, kullanılan kaplamaların gücüne dayalıdır. Önce-iskelet tekniğinden farklı olarak önce-kabuk inşa yönteminde, her bir kaplama parçasının eklenmesinden sonra genel bir inceleme yapılarak geminin formunu oluşturmak ve korumak için gerekli ayarlamalar yapılmaktadır<sup>304</sup>.

Erken dönem Grek ve Roma gemileri, iç iskelet olmaksızın önce-kabuk yöntemiyle inşa edilirdi; ilk olarak gemilerin dış kabuğu hazırlanır, sonrasında geminin iskeleti bu kabuğun içine yerleştirilirdi. Her kaplama kerestesi üstündeki diğer kaplama kalasına dişi ve erkek zıvanalar aracılığıyla bağlanırdı. Bunlar günümüzde de kullanılmaya devam eden bağlantılardır. Bağlanacak iki kısım oyulur ve iki dikdörtgen şekilli deliğe tam oturacak boyutlarda başka bir parça, zıvana yerleştirilirdi. Gerek görülürse bu ekler iki taraftan da tahta mıhlarla sabitlenirdi. Antik dönemde kullanılan önce-kabuk yöntemiyle yapılan, Kaş yakınındaki Uluburun Batığı, bu inşa yönteminin en açık örneklerindedir<sup>305</sup>.

Önce-kabuk yöntemiyle yapılan gemiler nispeten zayıf bir gövde üzerine oluşturulmuş ve bu yüzden, okyanus ötesi seferlere çıkabilecek sağlamlığa sahip olamamıştır. Bu teknik, denizaşırı seferlerde kullanılan gemilerde kullanılmamış, daha küçük tonajlı gemilerde tercih edilmiştir. Önce-iskelet tekniği, günümüzde de kullanılan ve en geçerli olan tekniktir. Gemi yapımcıları zamanla deneyim kazandıkça ve gemi teknolojisi geliştikçe sistem zamanla değişerek önce-kabuk yönteminin yerine önce-iskelet yöntemine geçilmiştir<sup>306</sup>.

<sup>304</sup> Sean McGrail, **Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times**, Oxford University Press 2004, s. 71- 77.

<sup>305</sup> Coşkun Fırat Ayvazoğlu, “Uluburun Batığı’na Genel Bakış”, **Seminer Sunum**, Ankara 2015, s. 7-13.

<sup>306</sup> McGrail, **Boats of the World**, s. 79.



### 3.1.2. Frame-First Tekniği / Cavernas - Primeiro (Pt.) (Önce-İskelet)

Akdeniz’de yaygın olarak kullanılan gemi inşa yöntemidir<sup>307</sup>. Önce-iskelet tekniğinde adından da anlaşılabilceği gibi ilk olarak iskelet oluşturulurdu. Kaplamada kullanılacak kalaslar büküldükten sonra demir çivi ya da kavelalar kullanılarak postalara çakılırdı. Böylece geminin iskeleti suyun kuvvetine dayanıklı hale getirilirdi. Bu tekniğin benimsenmesindeki en önemli etken, kullanılan malzemeler ve işgücüne daha az ihtiyaç duyulmasıdır. Kalaslara istenilen şeklin verilmesi için, önce-kabuk yöntemindeki gibi, kütüklerin kesilmesine gerek yoktu. Buna ek olarak, gemi yapımcılarının zamanını alan çok sayıda zıvana deliğinin açılmasına da ihtiyaç kalmıyordu. Bu yöntem kullanılarak inşa edilen gemiler daha esnek, daha büyük boyutlu ve daha güçlüydü. Özellikle denizaşırı seferlerde kullanılan nãu ve kalyonun önce-iskelet yöntemiyle inşa edildikleri gemi batıklarından bilinmektedir<sup>308</sup>.

Bir gemi gövdesinin yapımında kullanılan yöntemler açısından en derin ve kapsamlı gelişme, önce-kabuk yönteminden önce-iskelet yöntemine geçiş olmuştur. Önce-iskelet yöntemi, gövdenin şeklini ve tasarımını belirleyen yük taşıyıcı öğelerin karmaşık yapısına dayanırken kalas döşemenin temel işlevi suyun yapıya girmesini önlemekteydi<sup>309</sup>. Caravela, galeão, nãu gibi Portekiz donanmasının önemli yelkenli gemileri önce-iskelet yöntemiyle inşa edilmekteydi<sup>310</sup>.

Önce-kabuk yönteminden önce-iskelet yöntemine geçişin ne zaman olduğu belli olmamakla beraber sınırlı arkeolojik kanıtlara göre geçiş kademeli olarak gerçekleşmiştir. Önce-iskelet yöntemiyle inşa edilen en eski örnek, Marmaris’teki Serçe Limanı’nda bulunan 11. yüzyıla ait bir gemi batığında görülmektedir. 35 ton kapasite ve 15,6 metre uzunluğundaki bu gemiden önce-kabuk yönteminin

<sup>307</sup> Filipe Vieira de Castro, **The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River**, Texas A&M University Press 2005, s. 158.

<sup>308</sup> Filipe Vieira de Castro, “O Livro da Fábrica das Naus no Contexto da Construção Naval Oceânica do Século XVI”, **Fernando Oliveira: Um Humanista Genial**, Ed. Carlos Morais, Universidade de Aveiro 2010, s. 502 – 503.

<sup>309</sup> Sergio Bellabarba, “The Origins of the Ancient Methods of Designing Hulls: A Hypothesis”, **Mariner’s Mirror**, 1996, S. 82, b. 3, s. 260.

<sup>310</sup> McGrail, **Boats of the World**, s. 245.

1024/1025 yıllarında terk edilerek önce-iskelet inşa yöntemine geçildiği anlaşılmaktadır<sup>311</sup>.

### 3.2. Portekiz Tersane ve Limanları

Portekiz'de ve Keşifler Çağı boyunca deniz aşırı hâkimiyet kurdukları yerlerde, zaman içinde inşa edilen onlarca tersane vardı. Özel tersaneler, devlet kontrolü olmaksızın hem gemi üretimi yapıyordu hem de tamiratla ilgileniyordu. Devlet tersaneleri ise, kraliyet emirlerini yerine getirme amacıyla devlet tarafından kontrol edilmekteydi. Devlet tersaneleri, savaşa gidecek gemilerin inşasını, bakım-onarımını, gemilerin ağır silah, top ve cephaneyle donatılmasını, gemi personelinin ve askerlerin levazımını sağlıyordu. Portekiz, taşımacılıkta nehirleri de kullandığı için liman ve tersaneler genellikle nehir ağzlarına kurulmuştur. 15 ve 16. yüzyıllar arasında kullanılan başlıca limanlar; Lizbon, Setúbal, Porto, Viana do Castelo, Ponte de Lima, Vila do Conde, Lagos, Buarcos ve Tavira limanlarıydı. Özellikle 16. yüzyılda devletin en önemli tersaneleri; Lizbon, Cochim ve Goa'daydı<sup>312</sup>.

Portekiz'in kuruluş yıllarından itibaren balıkçılık ve denizciliğe önem verilmesi, devlet desteği ile yeni liman ve tersanelerin ortaya çıkmasını tetiklemiştir. II. João döneminde 1436'da Torres Vedras köyünde Porto Real adı verilen yeni bir liman yapıldı. Oporto şehri ise, nehir ve deniz limanı açısından iç tüketim ve ihracatta çok sayıda malın geldiği stratejik bir yer olarak çok önemliydi. Özellikle Douro, gemi yapımı ve deniz taşımacılığının her zaman merkezinde olan ayrıcalıklı bir bölgeydi. Şehrin konumu ve halici sayesinde, Gaia, S. João da Foz, Massarelos, Matosinhos, Morosa gibi yakındaki limanlarla irtibatı sağlıyordu<sup>313</sup>.

Tejo ile bağlantılı Lizbon bölgesinde, 13. ve 14. yüzyıllarda, Ribeira vadisinin yenilenmesi ve batıya doğru ilerleyen büyüme ile kentin yeniden yapılandırılmasının ardından, eşsiz bir liman dinamiği elde edilmiştir. Denizcilik,

<sup>311</sup> McGrail, **Boats of the World**, s.162.

<sup>312</sup> José de Vasconcelos e Menezes, "Tercenas de Lisboa-I", **Revista Municipal**, S. 47, no. 16 (1986), s. 8; José de Vasconcelos e Menezes, "Tercenas de Lisboa-III", **Revista Municipal**, S. 48, no. 19 (1987), s.7.

<sup>313</sup> Sandra Rute Fonseca Gomes, **Territórios Medievais do Pescado do Reino de Portugal**, Coimbra 2011, s. 9– 11.

ticari antrepo ve genişleme bağlamında Lizbon, Avrupa'nın en önemli limanlarından biri haline gelerek *Ribeira das Naus* bölgesi gemi yapımına dair çeşitli üretim faaliyetleriyle bütünleşmiştir. Bunun sonucunda kraliyet yönetimi altında gerçek bir sanayi merkezine dönüştürülmüştür<sup>314</sup>. 1498'de I. Manuel, Tejo nehri çevresinde bir saray inşa edilmesine karar vermiştir. Nehir ağzında bulunan eski tersane, *Paço da Ribeira* sarayı yapıldıktan sonra sarayın batı kısmına taşınmıştır. Yeni tersane daha işlevsel ve hacmi büyük şekilde inşa edilmiş, zamanla ek binalar eklenerek genişletilmiştir. Aynı şekilde, Cochim ve Goa tersaneleri zamanla Lizbon Limanı gibi genişletilmiştir. Lizbon Tersanesi'ne 1513'te yeni bir silah ve mühimmat deposu, yeni gümrük binası ve yeni bir depo gibi tersanenin hacmini büyütecek birçok yeni kısım eklenmiştir<sup>315</sup>. Lizbon Tersanesi'nin büyütülmesiyle birçok insan için istihdam imkânı doğmuştur. João Brandão'ya göre; 200 marangoz, çoğu hizmetli olmak üzere 350 işçi, 200 kalafâtçı, yine çoğu bu kısımda çalışan 300 işçi, rıhtımda gemilerin boşaltılması ve malların iç kısımlara nakli için 150 işçi, gemilere kereste yüklemek / indirmek için 50 işçi, nehir kısmında yaklaşık 150 işçi, gümrük işlerinde 100 işçi, Casa da Índia'da 30 işçi, Terreiro do Trigo'da buğday yükleme / boşaltma işinde 40 işçi, halatçı 40 kadın işçi, balık ağı ören 100 kadın işçi, ofis işleri yapan 100 kadın işçi olmak üzere toplam 1810 civarında işçi istihdam ediliyordu. Lizbon Limanı'nı Portekiz'in en büyük limanlarından kabul edecek olursak, çalışan sayısını göz önünde bulundurduğumuzda, gerek ticari, gerek diğer işler için kullanılan gemi trafiğinin yoğunluğu anlaşılabilir<sup>316</sup>.

---

<sup>314</sup> Leonor Freire Costa, **Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa: A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo**, Lisboa 1997, s. 36.

<sup>315</sup> Henrique Alexandre de Fonseca, **Os Estaleiros da Riberia da Naus**, Lisboa 1990, s. 1 – 9.

<sup>316</sup> Vide João Brandão de Buarcos, **Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552**, Organização e Notas de José da Felicidade Alves, Lisboa 1990, s. 193.





**Resim 9:** 1572 Yılında Georgius Agrippinensis Tarafından Yapılan Gravürden 1970’de D. Maria De Lurdes Araújo Silva Tarafından Yapılan 16. Yüzyıl Lizbon Liman ve Gemilerini Gösteren Bir Goblen

**Kaynak:** Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala da Marinha Mercante, Lisboa 2005.

Lizbon dışında Porto Limanı da 15. ve 16. yüzyıllarda önem kazanmıştır. Limanın yanı sıra Porto ribeirasında ve Miragaia bölgesinde, 15. yüzyıldan önce devre dışı bırakılmış tersaneler bulunuyordu. Vila Nova’da gemi tamiri yapılabilen bir tersane vardı. 16. yüzyılda, Miragaia’da geniş kapsamlı olmak üzere, Massarelos, Ouro ve Quebrantões’daki tersanelerde gemi inşası yapılmaktaydı. Leonor Costa, Lizbon’daki Ribeira das Naus’u incelediği eserinde, *teracenas* ve *estaleiros* olarak adlandırılan iki tür tersane tipinden bahsetmektedir. Teracenas tipi tersane, amiralin denetlediği, donanmanın kış boyunca toplanan gemileri ve seyrüsefer için yapılan hazırlıkların korunduğu bir antrepodan oluşmaktadır. Daha net bir ifadeyle *teracenaslar* gemilerin yapıldığı, onarıldığı ve korunduğu kapalı alanlardı. Belgelere *estaleiros* olarak geçen yer, gemilerin inşasının açık havada yapıldığı, korunaksız açık arazi tersaneleri olarak nitelendirilmiştir. İki kelime arasındaki bu ayrım liman belgelerinde sıklıkla görülmektedir<sup>317</sup>.

<sup>317</sup> Costa, *Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa*, s.253-256.



### Harita 11: 15 ve 16.Yüzyıllarda Porto Tersaneleri

**Kaynak:** A mândio Jorge Morais Barros, **Porto: A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos**, Ed. Academia de Marinha, Lisboa 2016, s. 188.

Fernando Oliveira, 16. yüzyıl Portekiz askeri tersanelerinin özellikleri hakkında detaylı bilgi vermektedir. Donanma gemilerinin sığınak ihtiyacı karşılanır, bakım-onarımı yapılır, gerekirse yeni gemiler inşa edilirdi. Gemilerin donanımına ve savaşa hazır olup olmadığına bakılırdı. Denizcilerin morali *teracenas*daki denizci vaizler tarafından yüksek tutulmaya çalışılırdı. Çapa, kürek, dümen gibi büyük gemi parçaları sık kullanıldıkları ve demirbaş oldukları için ayrıca bakıma alınır ve depolanırdı. Zift, kurşun, keten ve kendir gibi onarımda kullanılan inşaat ve bakım malzemeleri burada muhafaza edilip gerektiği zaman kullanılırdı<sup>318</sup>.

Osmanlı Devleti'nin ilk tersaneleri, Karesi Beyliği'ni sınırları içerisine kattıktan sonra Karamürsel, İzmit, Gemlik ve Edincik'te kurulmuştur<sup>319</sup>. Daha sonra Yıldırım Bayezid döneminde Gelibolu'da tersane kurularak bölge deniz üssü haline getirilmiştir. Böylece Çanakkale Boğazı Osmanlıların kontrolüne geçmiş, boğazdan geçen gemiler kontrol edilmeye başlanmıştır<sup>320</sup>. İstanbul'un fethinden sonra Kadırga limanı bir süre tersane olarak kullanılsa da bir süre sonra Haliç'te ilk tersane kurulmuştur. 1514'te Galata'dan Kâğıthane'ye kadar olan bölgeye inşa edilen Galata (Haliç) Tersanesi donanmanın ana üssü haline gelmiştir.<sup>321</sup> Osmanlı Devletinde, 16.

<sup>318</sup> Oliveira, **Arte da Guerra do Mar**, s. 31-32.

<sup>319</sup> İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler**, Küre Yayınları 2007, s. 3.

<sup>320</sup> Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 5.

<sup>321</sup> İdris Bostan, **Osmanlı Akdenizi**, Küre Yayınları 2017, s. 318.

yüzyılda tam teşkilatlanmış Osmanlı donanmasına hizmet veren Haliç Tersanesi (*Tersâne-i Âmire*) başta olmak üzere, Gelibolu, Sinop, İzmit, Süveyş, Birecik, Basra, Rusçuk, Samsun ve Kefken Tersanesi ile birlikte Varna, Trabzon, Vize, İnebahtı, Preveze gibi birçok yerde tersane ve gemi inşa tezgâhları da bulunmaktaydı<sup>322</sup>.

Gelibolu Tersanesi, İstanbul'un fethinden sonra Galata'ya inşa edilen yeni bir tersanenin varlığına rağmen Yavuz Sultan Selim döneminin sonuna kadar önemini yitirmemiştir. 1518'den sonra Gelibolu Tersanesi'nin yerini Galata Tersanesi almıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde ise Gelibolu Tersanesi kullanılamaz hale gelmiştir<sup>323</sup>. Bunun yanı sıra Sinop Tersanesi Candaroğullarından tevârus edilmiş ve 16.- 17. yüzyıllarda Osmanlı donanma gemilerinin birçoğu burada inşa edilmiştir. İnşa edilen gemilerden de anlaşılacağı üzere Sinop Tersanesi, Osmanlıların kullandığı üçüncü büyük tersanesiydi<sup>324</sup>.

### 3. 3. Portekiz Donanma Gemileri

14. yüzyılda gemi yapımında kullanılan malzemeler açık deniz seferleri için dayanıksızdı. Gemilerin nehirlerde ve kıyılarda olduğu gibi açık denizde de kullanılması istenmiştir. Bu nedenle gemilerin kuvvetlendirilmesi Portekiz denizciliği açısından önemliydi. Gemilerin deniz seferlerine elverişli olması için, daha fazla mürettebat gerekliydi. Ayrıca gemiler kullanışlı olmalıydı. Su ve erzak uzun yolculuklarda sınırlı miktarda alınabiliyordu<sup>325</sup>. Portekizli denizciler ve balıkçılar, balık, fok balığı, balina ve diğer emtiaları aramak için zamanla daha uzun geziler düzenlemişlerdir. Bunun sonucunda denizcilerin seyir yetenekleri giderek artmıştır. Balıkçı gemileri, genellikle Afrika'nın kuzeybatı kıyılarındaki ilk gezilerde kullanılıyordu. Bu durum, Portekiz asilzadesinin okyanus araştırmaları yapma düşüncesinden önce kuzeybatı Afrika bölgesine yapılan geçici balıkçı gezileri olarak

<sup>322</sup> İdris Bostan, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", **Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri**, Vakıflar Genel Müdürlüğü 1988, c. 1, s. 125-129.

<sup>323</sup> Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı**, s. 14-17.

<sup>324</sup> Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı**, s. 18.

<sup>325</sup> Roger C. Smith, **Vanguard of Empire: Ships of Exploration in the Age of Columbus**, Oxford University Press, New York 1993, s. 30.

sürmüştür<sup>326</sup>. Balıkçı gemileri, kayda değer bir borda yüksekliğine sahip olmalı, Atlantik kıyı şeridi boyunca yapılan ve okyanus ötesi derin deniz seferleri esnasında gövdelerinde oluşan basınçlı mekanik bükülmelerin üstesinden gelebilecek şekilde tasarlanmalı ve buna göre dayanıklı bir biçimde inşa edilmeliydi<sup>327</sup>. Gemi tasarımında teknolojik ilerlemelerin gerçekleşmesi, zorlu okyanus koşullarına göre gemi yapımı, Portekizli denizcilerin keşfedilmemiş sulara ve sahil şeridine gidip dönebilmelerine olanak sağlamıştır. Yeni ticari yerler arama konusunda ilginin artması üzerine, gemi inşasındaki ilave gelişmelerin de etkisiyle küçük çaplı gemilerden daha gelişmiş gemilere geçiş sağlanmıştır<sup>328</sup>. Barca, barinel, karavel, kalyon ve nãu gibi klasik İberya tipi gemiler, Portekiz donanmasında kullanılan en yaygın gemilerdi.



**Resim 10:** 16. Yüzyıl Portekiz Gemilerini Gösteren Tablo

**Kaynak:** Bill Heid, **Francis Drake: Echoes of the Dragon's Drum**, Shallow Creek Publishers, Collinsville 2013, s.16.

<sup>326</sup> Richard W. Unger, **Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800**, Ashgate 1997, s. 237.

<sup>327</sup> François Bellec, Rogério D. Oliveira ve Hubert Michéa, **Naus, Caravelas e Galeões: Na Iconografia das Descobertas**, Lisboa 1993, s. 110.

<sup>328</sup> Marques, **History Of Portugal**, s. 137-138.



Portekiz donanma gemileri, kürekli ve yelkenli olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Yelkenli gemilerden önce kullanılan kürekli gemiler, kürekçiler tarafından çekilerek insan gücüne dayalı hareket ettirilmekteydi. Denizci bir millet olarak Portekizliler, M.Ö 1000'lerde yelkeni bir itme aracı olarak kullanmaya başlamıştır. Yelkenle idare edilen gemiler kürekli gemilere nazaran daha kullanışlıydı. Yelkenli gemiler Portekiz donanmasında kullanılırken aynı zamanda kürekli gemiler de varlığını devam ettiriyordu. Donanmada kürekli ve yelkenli olarak kullanılan pek çok çeşit gemi mevcuttu. Portekiz donanmasında kullanılan en yaygın savaş gemileri barca, barinel, kadirga, karavel, kalyon ve nãuydu<sup>329</sup>. Portekiz'in Hindistan'da kurduğu hâkimiyet sırasında kürekli gemiler, kalelere kargo ve erzak taşınması gibi görevleri olan destek gemileri olarak kullanılıyordu. Karavel, kalyon ve nãu dışındaki gemiler arasından barca, barinel ve kadirga keşiflerde, kıyı güvenliğinde, savunmada ve ticari alanda kullanılıyordu. Kıyılarda kullanılan gemiler genellikle kürekliydi<sup>330</sup>.

### 3. 3. 1. Barca (Barça)

Arşiv belgelerinde yaygın şekilde geçen *barca* terimi, bilim adamları arasında geniş bir zaman aralığında birçok farklı gemi tipi için kullanılmasından dolayı karışıklığa neden olmuştur. Portekiz belgelerinde ilk kez 911 yılında adı geçen *barca*, genel bir gemi terimi olarak kullanılmıştır ve yedinci yüzyılın başında Saint Isidoro Etimolojisi'nde bahsedilmiştir. Barca, ilk başlarda normal teknelere göre daha küçük tonajda imal edilen hafif gemiler olarak tasarlanmıştır. Ancak belirli bir inşa, tekne ya da cihaz düzenlemesine dair detaylar verilmeden belgelerde geçmektedir<sup>331</sup>.

Fernando Oliveira barca hakkında; Portekiz'de *barca* olarak adlandırılırken, Galiza'da *trincado* olarak bahsedildiğine dikkat çekmektedir<sup>332</sup>. Buna ek olarak

<sup>329</sup> Henrique Lopes De Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portuguese Nos Seculos XV e XVI**, Typografia da Academia Real da Ciencia, Lisboa 1892, s.3.

<sup>330</sup> João da Gama Pimentel Barata, **Estudos de Arqueologia Naval**, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa 1989, c. I, s. 217.

<sup>331</sup> Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, **A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460**, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa 1963, s. 34.

<sup>332</sup> Oliveira, **O Livro da Fábrica das Naus**, s. 76.

barca; Portekiz belgelerinde bazen *'barcha'* veya *'barqua'*, Fransa'nın kuzey lehçelerinde *'barche'* veya *'bargue'*, İngiltere'de *'barge'* veya *'bark'* veya İspanya'da *'barca'* veya *'barxa'* olarak adlandırılmıştır. Brás de Oliveira'ya göre, *barca*ların kökeni muhtemelen kuzey Avrupa ülkelerinden geliyordu. Oliveira, İskandinav ve Normanlar'ın *drakar* ve *snekkar* gemilerine olan benzerliklerinden dolayı bu görüşü benimsemiş olabilir. Viking gemileri çift uçluydu ve yelken açan tek direğe sahipti. Her iki tarafında bir kürek ile yönlendirilirdi. Normanlar'ın İberya kıyılarını sıklıkla ziyaret ettiğinin bilinmesinin yanı sıra Haçlı Seferleri'ne katılan bu gemiler sık sık Portekiz'e gitmekteydi. Ayrıca savaşlarda Mağripililere karşı Portekiz hükümdarlarına yardım ediyorlardı. Gerektiğinde Atlas Okyanusu'na açılabilen bu gemi türü, Afrika kıyıları boyunca keşif için kullanılan bir *barca* prototipine örnek olabilir<sup>333</sup>.

1255'te III. Afonso döneminde, Foral de Vila Nova de Gaia Portekiz topraklarına dâhil edildiğinde yapılan *Vila Nova de Gaia* anlaşmasında, gemiler de devredilmiştir. Bundan dolayı anlaşmada gemi adlarına rastlanmaktadır. "*Naues et Barce et Nauigia que fuerit maiora quam pinatia*" şeklinde bazı gemi tiplerinden bahsedilirken *barca* tipi gemilerin de o dönemde Portekiz'de kullanıldığı anlaşılmaktadır<sup>334</sup>. Bunun yanı sıra 1339'a ait bir belgede; "*todas barcas, tambem bayxees come outros navios quaesquer*", 1382'ye ait diğer bir belgede; "*Naues e Barchas e Quãães quer outros nossos Nauyos*" ve 15. yüzyıla ait bir belgede ise; "*as nãus e barcas e gallees*" şeklinde geçmektedir. Bu bilgilerden hareketle *barça*nın, Portekiz denizcileri tarafından yoğun şekilde kullanıldığı anlaşılmaktadır<sup>335</sup>.

Lopes de Mendonça, *barça*nın kökeninin başlangıçta Kuzey Avrupa'daki gemi tiplerinden geldiğini iddia etse de, sonrasında "*barca*" veya "*barcha*" terimlerinin arşiv belgelerinde aynı gemiler olarak ifade edilmediğini düşünmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, birbirlerine yazım olarak çok benzeyen *barca* ve *barcha* kelimelerinin kaynaklarda ifade edildiği ölçüde tasarımlarının da benzer mi olduklarıdır yoksa sadece kelime benzerliği sonucunda oluşan karmaşık bir

<sup>333</sup> João Brás de Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, s. 18; Arne Emil Christensen, "Proto-Viking, Viking and Norse Craft", **The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Serisi, seri 12, New York 2001, s. 81.

<sup>334</sup> Henrique Quirino da Fonseca, **A Arte de Navegar-Cartografia e Cartógrafos Portugueses-Os Navios Das Descobertas e Conquistas**, Lisboa 1931, s. 355.

<sup>335</sup> Pico, **Naval Portuguesa**, s. 35-37.

durum mu söz konusudur? Bu hususta Mendonça, Gil Eanes için donatılan *barcha* hakkında Zurara kroniklerindeki açıklamaları işaret etmektedir. Zurara kroniğinde *barca* kelimesi, Kastilyalılar, Mağripliler ve Portekizliler tarafından Cebelitarık Boğazı'nda kullanılan bir kargo gemisi anlamında geçmektedir. Aynı kronikteki bir paragrafta, 30 tonluk bir barçanın 60 Mağripli ve 62 at taşıyabilen ve keşif yerine taşımacılık amaçlı yapılmış daha geniş bir taşıt olduğundan bahsedilmektedir<sup>336</sup>.

Bu düşünce İberya deniz bilimcileri tarafından çürütülmüştür. Deniz bilimciler, çağlar boyunca arşiv belgelerinde “*barca*” ve “*barcha*” terimlerinin manasının aynı olduğu ve bu kelimelerin imla açısından çeşitlilik gösterdiği, ancak “*barcha*”nın 15. yüzyıla kadar belgelerde ortaya çıkmadığını iddia etmektedir.



**Resim 11:** Barca Minyatür Örneği

**Kaynak:** Sara F. Soares, The World of Discoveries Müzesi, Porto 2014.

<sup>336</sup> Mendonça, *Estudos Sobre Navios Portugueses*, s. 12.

13. yüzyılda barçalar yük taşıyıcıları olarak görülürken 14. yüzyılda işlevlerine göre türlere ayrılmaktadır. Bunlar; *barcas de carga* (kargo), *de carreto* (yük taşıma), *condato* (vergi toplama), *congregar* (yılanbalığı avcılığı), *mercadorias* (tüccar gemisi), *de mercee* (balık tüccarı gemisi), *da passagem* (yolcu taşımacılığı), *de pesca* (balık avcılığı teknesi), *de sardina* (sardalya balıkçılığı), *sal* (tuz taşımacılığı), *seeira* (balık taşımacılığı), ve *taberneira* (şarap tüccarı teknesi) gibi çeşitlerdi.

Fernão Lopes, kroniğinde 15. yüzyıla ait bir belgede barçaların küçük kapasiteli gemiler oldukları “*as barcas erã navios pequenos*” ifadesiyle belirtilmektedir. Aynı şekilde Lopes’in ifadesine benzer olarak Zurara kroniğindeki 1293 yılına dair bilgi verdiği kısımda, 30 tonluk bir barçadan kapsamlı olarak bahsedilmektedir<sup>337</sup>.

Barçanın bir taslağı João Brás de Oliveira tarafından oluşturulmuştur, ancak bu gemi türüne ilişkin bilgi eksikliği olması nedeniyle ortaya hatalı bir taslak ortaya çıkmıştır<sup>338</sup>. Barçanın üst tarafı kısmen balıkçı teknelerine benzer şekilde donatılmıştır. Dümen bir yeke vasıtasıyla devreye girmekteydi ve gemide 14 ya da 15 kişilik bir tayfa görev yapmaktaydı<sup>339</sup>. Direği dikey ve merkezde, omurgaya eşit uzunluktaydı. Denizaşırı seferlerde kullanılmak için zamanla 2 direkli yapılmıştır<sup>340</sup>. Arşiv kayıtlarındaki sınırlı açıklamalardan ortaya çıkarılan bu özelliklerin tahmini olduğuna dikkat edilmelidir. Bu tür belgelerde *barca* teriminin bolca kullanılmasına rağmen bu gemilerin görünüşleri ve çalışma aksamaları hakkında detaylı bilgiye sahip değiliz<sup>341</sup>.

---

<sup>337</sup> Maria Alexandra Tavares Carbonell Pico, **Naval Portuguesa**, s. 41-50; Francisco Contento Domingues, “Barca”, **Navegações Portuguesas**, Instituto Camões, Lisboa 2005, (Çevrimiçi) <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c03.html>, 5 Şubat 2019; Filipe Vieira De Castro, “Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms Used to Design the Bottoms of Ships in Portugal”, **International Journal of Nautical Archaeology**, 2007, S. 36 (1), s. 148-154.

<sup>338</sup> Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, s. 6.

<sup>339</sup> Bellec, Oliveira ve Michéa, **Naus, Caravelas e Galeões**, s. 112; Smith, **Columbus**, s. 37.

<sup>340</sup> Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, s. 18 – 19.

<sup>341</sup> Oliveira, **O Livro da Fábrica das Naus**, s. 76; Barker, “Shipshape for Discoveries and Return”, s. 435; Castro, “In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts”, s. 73.



**Resim 12:** João Bràs De Oliveira Tarafından Oluşturulan Barca Taslağı (19. yy.)

**Kaynak:** Oliveira, *Os Navios da Descoberta*, s. 6.

Barcanın ufak bir tür olduğu João de Barros'un Gonçalves Zarco'nun yolculuğunu anlattığı şu paragraftan anlaşılmaktadır; “... Biz Afrika kıyısına varmadan hemen önce onun (Gonçalves Zarco) seyahatinde kısa süren ters rüzgârlar ortaya çıktı, bunun için hayatlarını kaybetmekten korktular, çünkü gemi çok küçüktü ve deniz de çok büyük ...”<sup>342</sup>.

Osmanlı donanmasında barça, altı düz, iki ya da üç direkli inşa edilen bir yelkenliydi. İlk zamanlar savaş gemisi olarak kullanılsa da sonraları kargo gemisi olarak da kullanıldığı bilinmektedir. 15. ve 16. yüzyıllara ait kayıtlarda göke için barça tabiri kullanılmıştır<sup>343</sup>. Bu açıdan Osmanlıların kullandığı barçanın daha yüksek kapasiteli ve büyük boyutlu olduğu düşünülebilir. Ancak Portekiz barçası 30 tonluk daha küçük bir gemi türüdür. Oliveira'nın barça taslağı Osmanlı donanmasında kullanılan barça diye tabir edilen türden bu açıdan farklı olmalıdır.

<sup>342</sup> Mendonça, *Estudos Sobre Navios Portugueses*, s. 15.

<sup>343</sup> İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 274.

1520'li yıllarda Osmanlı donanmasında 7 barça bulunmaktaydı<sup>344</sup>. 1527'de Galata Tersanesi'nde 8 barça tamir edildiği bilinmektedir. Bu bilgi, o dönemde Osmanlı Donanması'nda kullanılan çok sayıda barça olduğunu göstermektedir. 1567'de Açe Padişahı'na Portekiz'le olan mücadelesi için yardıma giden donanmada 2 barça bulunuyordu. Barça gemileri Osmanlı donanmasında genellikle nakliye gemisi olarak kullanılıyordu. Venedikliler ise barçaları ticaret gemisi olarak kullanmıştır<sup>345</sup>.

### 3. 3. 2. Barinel

Hakkında herhangi bir görsel veya arkeolojik kanıt bulunmamasının yanı sıra belgelerde geçen özelliklerine dayanarak, 60 ila 90 ton arasında inşa edilen, barçadan daha büyük ve dayanıklı olan barinelin, Afrika kıyılarına yapılan seferler genişletildikçe, barçanın kademeli şekilde değiştirilerek ortaya çıkarıldığı düşünülmektedir. Tasviri ve teknik detayları hususunda çok sınırlı bilgiye sahip olunmasına rağmen barinel, açık denizlere elverişli bir donanımda inşa edilmiştir. Barçaya göre daha yüksek bir pruva ile biçimlendirilmiştir<sup>346</sup>. Muhtemelen birden fazla yelkeni olan barinelin, bazı bilim adamları tarafından dört köşeli ve muhtemelen Latin tipi yelkenle donatıldığı öne sürülmektedir<sup>347</sup>.

Barinelin Akdeniz kökenli olduğu, Yunanca *Baris* kelimesine benzerliği göz önünde tutularak, gerçekte 30 ila 90 tonluk barinelin 1440-1459 yılları boyunca Akdeniz'de kullanıldığı düşünülmektedir<sup>348</sup>. Barinelin günümüze ulaşan örneği olmadığı için sadece belgelerden yararlanarak tahmin yürütülmektedir. Zurara Kroniği'ndeki bir paragrafta barinel, sığlık bir yere yakın demir atıncaya kadar bir *galeota* tarafından limana çekildiği belirtilmesine rağmen Lopes de Mendonça bu düşünceyi reddetmiştir. Lopes de Mendonça'ya göre, eğer barinel kürekli olsaydı, başka bir gemi tarafından sığlık yere çekilmesi gerekmezdi<sup>349</sup>. Barinelin kullanıldığı

<sup>344</sup> Güteryüz, **Osmanlı'da Yelken**, s. 26.

<sup>345</sup> Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 141.

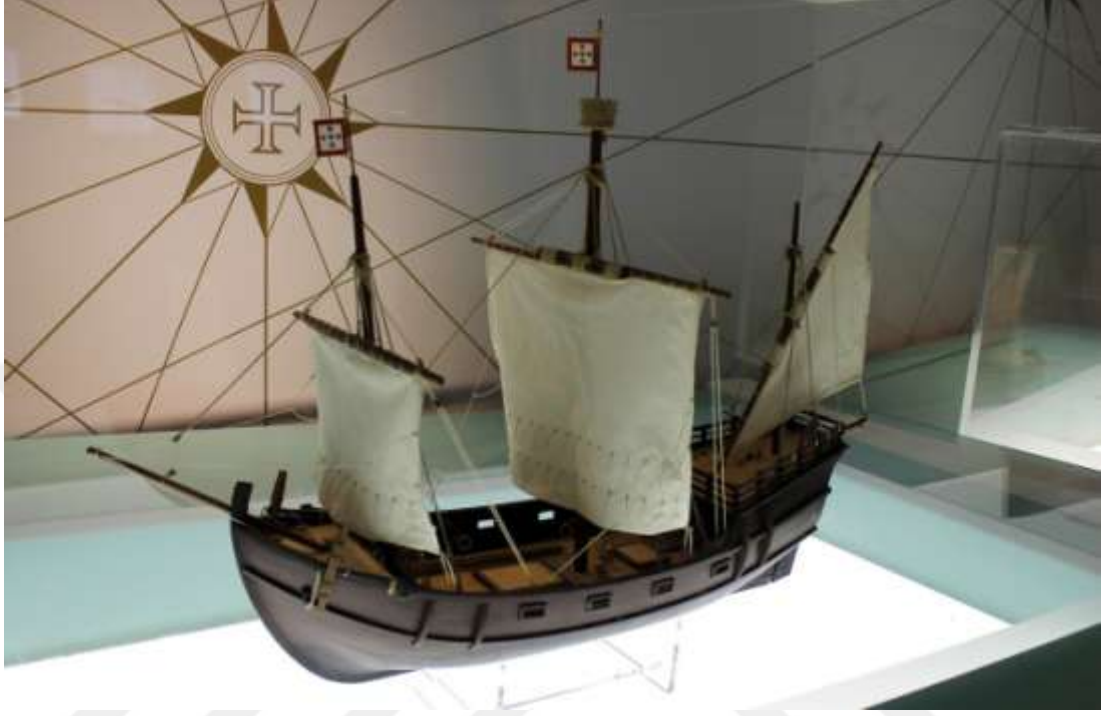
<sup>346</sup> Bellec, Oliveira ve Michéa, **Naus, Caravelas e Galeões**, s. 113.

<sup>347</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s. 17.

<sup>348</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s. 17; Bellec, Oliveira ve Michéa, **Naus, Caravelas e Galeões**, s. 113; Martin Malcolm Elbl, "The Caravel and the Galleon. In Cogs, Caravels and Galleons", **Conway's History of the Ship**, Ed. Robert Gardiner, Newyork 2000, b. 8, s.92.

<sup>349</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s. 17.

ilk dönemlerde muhtemelen hem kürekle hem de yelkenle kullanıldığı, fakat donanımı geliştikçe küreklerin terk edildiği düşünölmektedir<sup>350</sup>.



**Resim 13:** Barinel Minyatür Örneği

**Kaynak:** Sara F. Soares, The World of Discoveries Müzesi, Porto 2014.

Barinel, ilk kez 1434'te, Afonso Baldaia ve Gil Eanes'in Cabo de Bojador'un güneyine yaptıkları ikinci seferde kullanılmıştır<sup>351</sup>. Bartolomeu Dias ve António de Noli, Prens Henrique'in hizmetinde iken Afrika kıyılarını keşfetmek amacıyla Cenova'da satılan bir barinel almıştır. Henrique, Gil Eanes'i barçasıyla Cabo de Bojador'a gönderdiğinde Afonso Gonçaves Baldaia'yı da bir barinel ile onu takip etmesi için göndermiştir<sup>352</sup>. Her ne kadar yüzyılı aşkın bir süre araştırma için kullanılmış olsalar da barinelden, kronik yazarları nadiren bahsetmiştir ve barinel Afrika'ya yapılan seferler için tercih edilmemiştir<sup>353</sup>.

<sup>350</sup> Unger, **Ships and Shipping**, s. 223.

<sup>351</sup> Barata, **Estudos de Arqueologia Naval**, s. 220.

<sup>352</sup> Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, s. 20.

<sup>353</sup> Unger, **Ships and Shipping**, s. 232.

### 3. 3. 3. Galé ( Kadırğa)

Kürekli gemi tiplerinin en donanımlısı olan *Galé* (kadırğa), *Caravela Redonda* ve *Galeão*'dan önce kıyı güvenliğinin sağlanması hususunda Portekiz donanmasında önemli bir yere sahiptir. Kıyı güvenliğinin sağlanması dışında ticaret, savaş, korsan faaliyetler için de kullanılan kadirğalarda, ağırlıklı olarak köleler kürek çekiyorlardı. Kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş gemisi olarak nitelendirilebileceğimiz kadirğa, yelkenli gemilerin tasarlanmasından sonra da uzun süre donanmada kullanılmıştır. Zira Akdeniz'de yapılan seyahatlerde ve savaşlarda kullanıma uygun bir gemi türüydü. Portekiz kadirğaları zamanla, savaşlarda gördükleri hasar sonrası onarım maliyetinin yüksek olması, kapasitesinden dolayı az mal taşınması, buna bağlı olarak kâr getirisinin düşük olması, hızının düşük olması ve deniz aşırı seferlere çıkabilecek kabiliyetinin olmamasından dolayı sığ sularda takviye gemisi olarak kullanılmıştır<sup>354</sup>.

Kadırğa, Portekiz'in kuruluşundan itibaren özellikle Kastilya ve diğer düşmanlara karşı kullanılan önemli bir donanma gemisidir. 1458'de yapılan Kasrüssagir seferinde Portekiz donanmasında aralarında nâu ve kadirğaların yoğunlukta olduğu 280 gemi bulunmaktaydı<sup>355</sup>.

Kürekli gemiler, yelkenli gemilere nazaran şeklinde büyük değişiklikler yapılamayan gemilerdi. Klasik kadirğa ile Kraliyet kadirğaları (*Galé Real*), Bergantim, Fragata ve diğer kadirğa türleri birbirinden otarak sayısına göre ayırt edilebilmektedir. Teknik belgelerde kadirğa türleri, mimari açısından birbirine çok yakındır. Birbirlerinden ayırt edebilmek için büyüklük, kürekçi sayısına bakılmalıdır. Klasik Portekiz kadirğası, Latin yelkenli, küçük tonajlı, her bir yanında yirmi beş ila otuz kürek bulunan, her oturağı üç kişilik olan bir savaş gemisiydi. *Galeota* (Kalite) onsekiz-yirmi oturaklıydı<sup>356</sup>. Portekiz donanmasında ağırlıkları ve uzunlukları birbirinden farklı iki tip kadirğa daha vardır; *Galé Sutil* ve *Galé Grossas*. *Galé Sutil*'in ortasında bir adet Latin direk vardı. *Galé Grossas*'ta ise üç adet Latin direk

---

<sup>354</sup> Francisco Contente Domingues, *Os Navios do Mar Oceano: Teoria e Empiria na Arquitectura Naval Portuguesa dos Séculos XVI e XVII*, Lisboa 2004, s. 269.

<sup>355</sup> Mathew, *Navigation in India*, s. 284.

<sup>356</sup> Domingues, *Os Navios Do Mar Oceano*, s. 273.



bulunuyordu<sup>357</sup>. Kraliyet kadırgaları (*Galé Real*) normalinden daha uzundu ve genellikle donanma komutanını taşıyordu. Donanma gemisi olarak kullanılan kadırgalarda zaman içerisinde üzerinde taşıdığı top ve diğer silahların ağırlığından dolayı çok sayıda kürekçiye ihtiyaç duyulmuştur. Ortalama bir kadırgada 200 ila 300 kişi bulunuyordu<sup>358</sup>. Uzunluğu yirmi ila elli metre arasında, iki kasaralı bu kadırgalarda, kürek boyu dokuz ila oniki metre (Kadırganın büyüklüğüne göre değişiklik göstermektedir.) olmak üzere üç ya da dört kürekçinin (90 ya da 240 kişilik kürekçi kapasiteli) çektiği yaklaşık otuz ila altmış arasında kürek kullanılıyordu<sup>359</sup>. Portekiz donanmasında *Fragata* (Firkate), *Bergantim* gibi kadırga çeşitleri de vardır.

*Fragata* (Firkate); kasarasız bir yelkenli gemi türüdür. Naudan daha küçük ve daha hafiftir. İki direklidir ve üzerinde otuz ila altmış arasında atlı savaşçı taşıyabilecek kapasiteye sahiptir. *Fragata de Forsa* (Ağır Firkate), üzerinde altmış atlı savaşçı taşıyabilirken, *Fragata Ligeira* (Hafif Firkate) daha düşük kapasiteye sahipti. Firkate, savaşlarda sıklıkla kullanılan donanma gemilerindendi. Savaş esnasında hasar gören ya da batan gemilere yardım etmek başlıca görevlerindendi. Firkatenin üzerinde kasnaklı büyük dikdörtgen bir yelkeni olan kış kısmına doğru eğimli bir direği vardı. Pruvasında bir ya da iki direği vardı. Firkatenin ölçükleri ve direk sayısı diğer gemi tiplerinde olduğu gibi ana gövdenin büyüklüğüne dayalıydı. Tejo nehri üzerinde kullanılan Firkatelerde ise pruvada hiç yelken olmaksızın gövdede sadece bir Latin yelken kullanılmaktaydı<sup>360</sup>.

*Bergantim*, sekiz ila on oturaklı olup, tek yelkenli, tek güverteli ve üzerinde oniki ila yirmi arasında topla donatılmış savaşmaya elverişli hafif bir kadırga türüdür<sup>361</sup>. Portekiz donanmasında kurye gemisi olarak da kullanılan *Bergantim*, özellikle Afrika'dan ve diğer bölgelerden ele geçirilen köleler ve malları taşımak için tasarlanmıştır. *Bergantim Real*, genellikle devlet erkânı ve soyluların taşınmasında

<sup>357</sup> Mendonça, *Estudos Sobre Navios Portugueses*, s. 34.

<sup>358</sup> Mathew, *Navigation in India*, s. 284.

<sup>359</sup> Paulo Drummond Braga, "Os Forçados Das Galés Percursos de um Grupo Marginalizado", **Carlos Alberto Ferreira de Almeida in Memoriam**, Faculdade de Letras da Universidade do Porto c. I, s. 187.

<sup>360</sup> Leitão ve Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha*, s. 37.

<sup>361</sup> Leitão ve Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, s. 91.

kullanılan bir gemi türüdür. Krala hizmet veren *Bergantim Real*, kürek sayısı açısından *Galiota*'ya (Kalite) da benzetilmektedir. Ayrıca gösterişli bir kıç kasarası vardı. Normalde iki Latin direği ve yelkeni ile her iki yanında sekizer küreği bulunmaktaydı<sup>362</sup>.



**Resim 14:** Malabar Kıyılarında Kullanılan Bir Portekiz Kadırgası (16. Yüzyıl)

**Kaynak:** Lionel Casson, *Illustrated History of Ships & Boats*, Newyork 1964, s. 128.

Kürekli bir gemi türü olan kadırga, Osmanlı'da yelkenli gemilere nazaran daha çok tercih edilmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa ve beraberindeki denizciler, diğer ülkelerden zaptettikleri çeşitli gemileri incelemeleri sonucu, yelkenli gemilerin rüzgârın etkisiyle daha hızlı ilerlemelerine rağmen Akdeniz'de uzun geçen yaz aylarında havanın durgun olmasından dolayı yelkenlerin işlevsiz kaldığını ve kürekli gemilerin kullanımının daha etkili olduğu kanaatine varmıştır. Ayrıca yelkenli gemiler, kadırgalar gibi koy ve küçük limanlarda kullanıma uygun değildi ve savaş esnasında manevra kabiliyetinin kadırgalara nazaran daha yavaş olmasından dolayı

<sup>362</sup> Mathew, *Navigation in India*, s. 279; Humberto Leitão ve Vicente Lopes, *Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual*, s. 93.

düşman gemilerini sıkıştırıyordu. Osmanlı gemileri daha çok Akdeniz’de bulunduğu için, 17. yüzyılın sonuna kadar donanmada kürekle hareket edebilen yelkenliler yardımcı gemi olarak tercih edilmiştir<sup>363</sup>.

### 3. 3. 4. Caravela (Karavel)

Karavelin menşei belirsiz ve tartışmaya açıktır. Ceneviz belgelerinde *caravellum* olarak geçen karavel, 12. yüzyılın ortalarında hafif tonajda tasarlanmış bir gemi tipi olarak nitelendirilmektedir<sup>364</sup>. Portekiz’deki ilk karavel örneklerine III. Afonso döneminde, 1255’te Foral de Vila Nova de Gaia’da yapılan anlaşmada rastlanmaktadır. Belgede bu gemilerin hafif tonajda olduklarından ve balık avlama için kullanıldıklarından bahsedilmektedir<sup>365</sup>. Benzer bir karavel örneği 1286’da da görülmektedir<sup>366</sup>. Francisco Contente Domingues; karavelin Algarve’da yaşayan Müslüman denizcilerin kullandıkları Arap balıkçı teknelerin soyundan geldiğini iddia etmektedir. Ancak çoğu tarihçi karavelin gerçek tarihinin 1420 civarlarında başladığını düşünmektedir<sup>367</sup>.

Karavelin gelişimi hakkındaki en yaygın düşünce, onun kademeli bir şekilde geliştirildiği hususundadır. Portekiz kayıtlarında, 13. yüzyılda ilk örnekleri inşa edilen karavelin o dönemlerde bir balıkçı gemisi olarak kullanıldığı bilinmekle beraber Martin Malcolm Elbl’e göre karavel, 13. yüzyılın başlarında küçük bir gemi olan, Latin yelkenli ile donatılmış ve bu sayede Atlantik kıyılarında sefere çıkmaya elverişli, Algarve ve Mağrib kıyılarında kullanılan *qârib* ile bağlantılıdır. Hakkında çok az teknik bilgi bulunmasına rağmen *qârib*, caravel gibi zamanla geliştirmeye müsait özelliklere sahipti. Zira karavelin bazı özellikleri *qârib*in karakteristik özelliklerine benzer nitelikteydi. Bu karakteristik özelliklerden dolayı bazı bilim

<sup>363</sup> Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 39-40.

<sup>364</sup> Furio Ciciliot, “Note sulle Caravellae Medievali Mediterranee”, **Atti del Convegno Maestri d’Ascìa e Banchieri nell’Epoca di Colombo: Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria**, Savona 1998-1999, c. 34-35, s. 72.

<sup>365</sup> Martin Malcolm Elbl, “The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity”, **Revista da Universidade de Coimbra**, 1985, S. 33, s. 546; Roger C. Smith, **Columbus**, s. 35.

<sup>366</sup> Henrique Quirino Da Fonseca, **A Caravela Portuguesa: E A Prioridade Técnica Das Navegações Henriquinas**, Coimbra 1934, s.22.

<sup>367</sup> Francisco Contente Domingues, **Os Navios do Mar Oceano**, s. 259; Luís de Albuquerque, **Os Descobrimentos Portugueses**, Lisboa 1985, s. 221; Jaime Cortesão, **A Expansão dos Portugueses no Período Henriquino**, Lisboa 1975, s. 198.

adamları karavelin *qârib*'den türetilerek ortaya çıktığını savunmaktadır. Portekiz gemi inşa gelenekleri üzerindeki Arap etkisini göz önünde bulunduracak olursak, karavelin *qârib*den geliştirildiği muhtemeldir<sup>368</sup>.

Karavel hakkındaki eksik bilgilere rağmen, kesin olmamakla birlikte başka bir görüşe göre karavelin, bazı fonksiyonlarını devraldığı barinelin boyutlarının değiştirilerek ortaya çıktığı düşünülmektedir. Zira barinel, aynı boyuttaki diğer güney gemilerine göre Biskay Körfezi'nde seyahat etmeye daha uygundu. Barinel'in bu değişikliği, 15. yüzyıla ait Katalonya kayıtlarında belirtildiği gibi, bir kıyı gemisinden okyanus şartlarına uyum sağlayabilecek gemiye geçişin göstergesiydi<sup>369</sup>. Ayrıca karavelin, zamanla barinelin işlevlerinin bir kısmını kademeli olarak yerini aldığı, bunun sonucunda da tamamen bir keşif gemisi olarak değiştirildiği açıktır<sup>370</sup>.

Karavel, kendisinden önceki gemi tiplerinden daha donanımlı olduğu için, okyanus şartlarına karşı kullanılacak yapısı sebebiyle Keşifler Çağı'nda tercih edilen başlıca gemilerdendi. Afrika'nın batı sahillerini keşfetmek için kullanılmadan önce, İber Yarımadası'nda balıkçı gemisi olarak en az ikiyüz yıldır kullanılıyordu. 15. yüzyılın ortalarında Portekiz'de, iki, üç veya dört direkli, Latin tipi ya da kare yelkenler kullanılan tam donanımlı karaveller vardı. Portekizliler karaveli ilk kez 1450'li yıllarda, Kastilya ve Fransızlara karşı Gine ticaretinin güvenliği için savaş gemisi olarak kullanmıştır<sup>371</sup>.

Portekiz karaveli, yelkenli gemilerin geri kalanından farklı bir gövdeye sahipti. Uzunluğu ve genişliği arasındaki ilişki, kürekli gemilerde sistematik olarak gözlenen 3/1 oranındaydı. Gemi omurgası yuvarlak bir gemiye nazaran daha dardı<sup>372</sup>. Ancak Portekiz karavelinin temelde yuvarlak bir yapısı vardı. Hızlı, kolay manevra kabiliyeti olan ve genişliği altı ile sekiz metre, uzunluğu yirmi ila otuz metre olan

<sup>368</sup> Elbl, "The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity", s. 545.

<sup>369</sup> George R. Schwarz, "The Iberian Caravel: Tracing the Development of a Ship of Discovery", **Edge of Empire: Proceedings of the Symposium "Edge of Empire" Annual Meeting of the Society for Historical Archaeology Sacramento -2006**, Ed. Filipe Vieira de Castro ve Katie Custer, Caleidoscópico 2008, s. 27- 28.

<sup>370</sup> Elbl, "The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity", s. 549.

<sup>371</sup> Guilmartin, **Kalyonlar ve Kadırgalar**, s. 95.

<sup>372</sup> Manuel Fernandes, **Livro De Tracas De Carpintaria com Todos os Modelos e Medidas Pera se Fazerem Toda a Navegação**, Biblioteca da Ajuda, Lisboa 1616, belge 14.

*Nãu Bointestan* daha küçüktü. Ambar, pupanın üstünde yer alıyordu. Portekiz karavel ustaları tarafından kuzey tersanelerinde başlatılan savaş gemisi inşası alanındaki köklü değişiklikler sonucunda, yuvarlak üç ve üçten fazla yelkenli gemiler 15. yüzyılın ikinci yarısında hızla ilerlemiştir. Bu değişikliklerin sonucunda *Caravela Latina* ve *Caravela Redonda* olmak üzere ortaya 2 karavel tipi çıkmıştır<sup>373</sup>.

*Caravela Latina*'nın kökeni hakkında fikir birliği olmamasının yanı sıra *Caravela Redonda*'nın Portekiz kökenli olduğu düşünülmektedir. Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnunu *Redonda* tipi bir karavelle keşfettiği bilinmektedir. *Caravela Latina*, draftıyla (Portekizcesi "calado" olan draft; geminin deniz seviyesi ile denizin içinde kalan kısmıdır.) Atlantik'in araştırılması ve keşfedilmesi açısından 15 ve 16. yüzyıllarda kullanılan türünün en iyi örneğiydi. Aynı zamanda döneminin en hızlı bilgi getirip götüren gemilerdendi. Hindistan'da kullanılan en hızlı gemi denizaşırı seferlerde 6 ay harcarken 1516'da Portekizli denizci Diogo de Unhos'un emrindeki karaveller, Hindistan'a 6 aydan daha az sürede gidip geri dönmüşlerdir. Karavel bilgi ve keşif gemisi olarak kullanılmasının yanı sıra savaş gemisi olarak da kullanılmıştır<sup>374</sup>.

Portekiz kökenli bir gemi olan *Caravela Redonda*'nın ortaya çıkışı 13. yüzyıla dayanmaktadır. Bunu yanı sıra 16. ve 17.yüzyılın başında yaygın olarak kullanılmıştır. Kıç kasarasında bir ya da iki güvertesi, Latin yelkenli *bonaventure* direği (Kıç kasarada kullanılan Latin ya da kare yelkenli direktir), mizana ve ana direği, ön yelkeni kare, pruvasında gabya yelkeni olan donanımlı bir gemiydi<sup>375</sup>. *Caravela Redonda*, Portekiz'in denizaşırı seferlere başlamasıyla üzerinde değişiklikler yapılarak, 1580'lerden itibaren Atlas Okyanusu'ndaki gemi filosuna dâhil edilmiştir, ardından 16. yüzyılın sonlarında ise Hint Okyanusu'na gönderilmeye başlanmıştır. *Caravela Redonda* bu filolarda, büyük kargo taşıma kapasiteli nãulara

<sup>373</sup> Mendonça, *Estudos Sobre Navios Portugueses*, s. 30.

<sup>374</sup> Francisco Contento Domingues, *Os Navios do Mar Oceano*, s. 259-261.

<sup>375</sup> Barata, *Estudos de Arqueologia Naval*, s. 120; John Horace Parry, *The Establishment of European Hegemony 1415-1715: Trade and Exploration in the Age of the Renaissance*, Harper & Row, New York 1966, s. 22; Martin Malcolm Elbl ve Carla Rahn Phillips, "The Caravels and the Galleons", *Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650*, Ed. Robert Gardiner ve Richard W. Unger, Naval Institute Press, Annapolis 1994, s. 93.

eskortluk yapan gemiler arasında kullanılmıştır<sup>376</sup>. 16. yüzyılın ortalarından itibaren, II. João'nun emriyle toplarla donatılan *Caravela Redonda*, kadırganın yerine geçerek etkili bir savaş gemisi haline getirilerek *Caravela de Armada*<sup>377</sup> oluşturulmuştur<sup>378</sup>.

16. yüzyılın ilk yarısında Hindistan'dan gelen bir karavel 21 kişilik mürettebata sahipti. Bunlar rütbesine göre; Kaptan, topçu, usta kaptan, marangoz, kalafatçı, kâtip, berber, şarapçı ile kaptanın iki adamı, dört denizci ve 7 miço şeklindeydi. Topçu, işinde profesyonel olduğu için usta kaptandan daha fazla maaş alıyordu. Bu nedenle usta kaptandan önce geliyordu<sup>379</sup>. *Caravela Latina*'da genellikle Latin tipi direk kullanılırken *Caravela Redonda*'nın ana direği yuvarlaktı. *Caravela Latina*'nın kale pruvası 0,5 m. uzunluğu geçmezken, *Caravela Redonda*'da kullanılan daha büyüktü. Dört direkli karavel, üç Latin tipi yelken ve pruvasında bir yuvarlak direktan oluşuyordu. Bu nedenle *Caravela Redonda* grubuna dâhil edilmiştir<sup>380</sup>.

Çok yelkenli karavellerin draft mesafesi, rüzgârda yelken kullanabilme, hız ve manevra yapabilme gibi cazip özellikleri gemi yapımcılarına ilham kaynağı olmuştur. 1440'lı yıllardan itibaren, Latin tipi karaveller güney Afrika'nın batı kıyıları boyunca keşif için kullanılıyordu. 1441'de Portekiz, Afrika sahilleri boyunca köle ticareti için karavelleri kullanmaya başlamıştır. Karavel, az mürettebatıyla daha fazla kölenin nakliye edilmesine olanak sağlamaktaydı<sup>381</sup>.

---

<sup>376</sup> Parry, **Trade and Exploration**, s. 23.

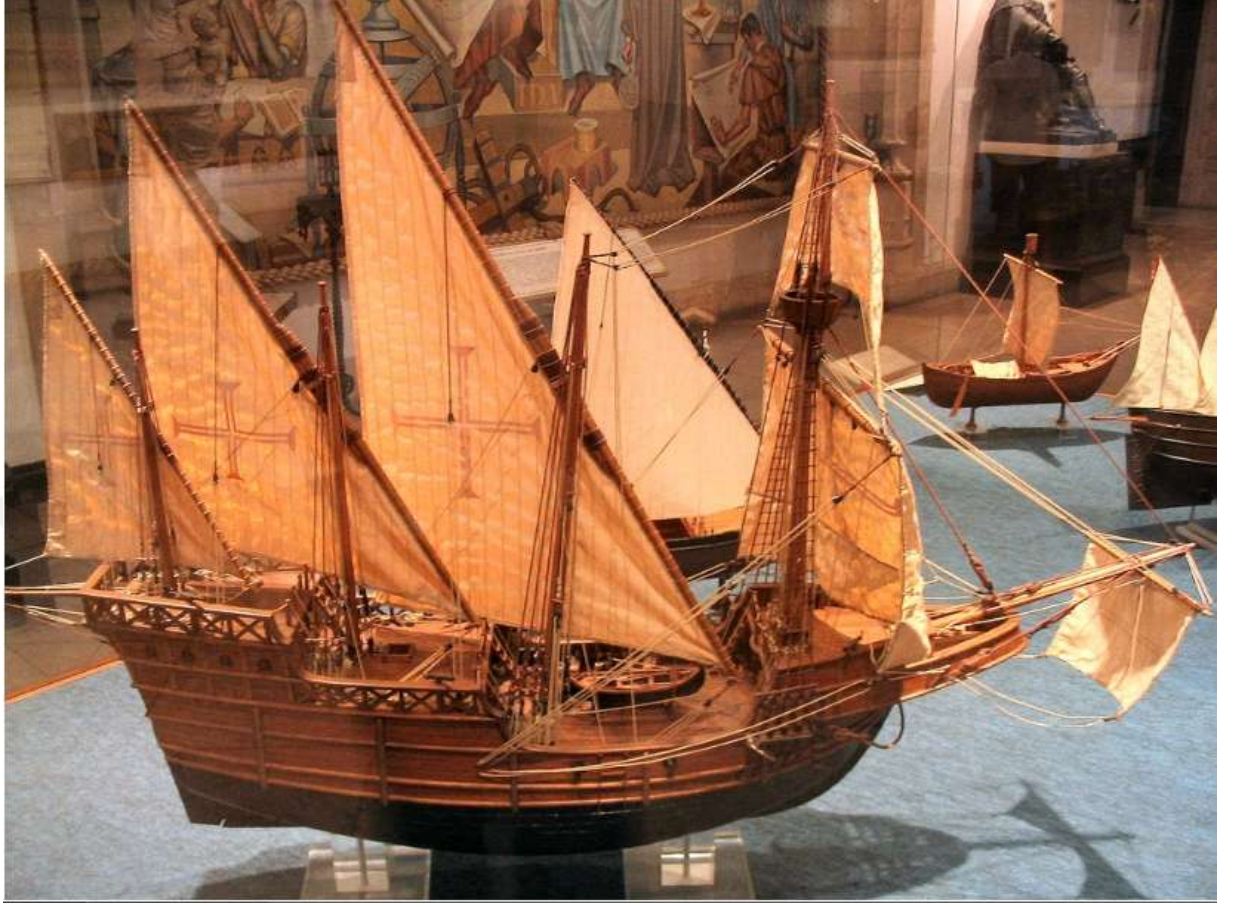
<sup>377</sup> Kademeli olarak geliştirilen *Caravela Redonda* gemilerine 17. yüzyılın başlarında verilen ad. Smith, **Columbus**, s. 43.

<sup>378</sup> Barata, **Estudos de Arqueologia Naval**, s. 120.

<sup>379</sup> Mattoso (v.d.), **História De Portugal**, s. 62.

<sup>380</sup> Barata, **Estudos de Arqueologia Naval**, s. 27.

<sup>381</sup> Richard W. Unger, **The Ship in the Medieval Economy, 600-1600**, Croom Helm, London 1980, s. 212.



**Resim 15:** 4 Direkli Caravela Redonda Minyatürü

**Kaynak:** Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos, Lisboa 2005.

Kristof Kolomb, Karayipler'e yaptığı ilk keşif seferinde *Caravela Redonda* tipi gemi kullanmıştır. Bu geminin tipi hakkında detaylı bilgi olmamasının yanı sıra Juan de La Cosa'nın haritasındaki gemilerin baş kasarasından yola çıkarak *Caravela Redonda* tipi gemi olduğu kanaatine varılmıştır<sup>382</sup>. Colombo'nun 1492'de çıktığı seyrüseferde kullandığı üç gemiden ikisi, Pinta ve Niña, karavel tipi gemiydi. Pinta; 55-60 ton ağırlığında, kare yelkenli, Latin mizana yelkenli ve yaklaşık 16 m. uzunluğundaydı. Niña ise; 40-50 ton ağırlığında ve 16 m. uzunluğundaki küçük bir

<sup>382</sup> Filipe Vieira de Castro, **História da Marinha Portuguesa: Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**, Org. Francisco Contento Domingues, Academia de Marinha, Lisboa 2012, s. 58.

Latin yelkenli karaveldi. Kristof Kolomb Kanarya Adaları'nda Niña'nın direklerini daha büyükleriyle değiştirmiş ve ön direğine kare yelken taktırmıştır<sup>383</sup>.



**Resim 16:** 3 Direkli Caravela Latina Minyatürü

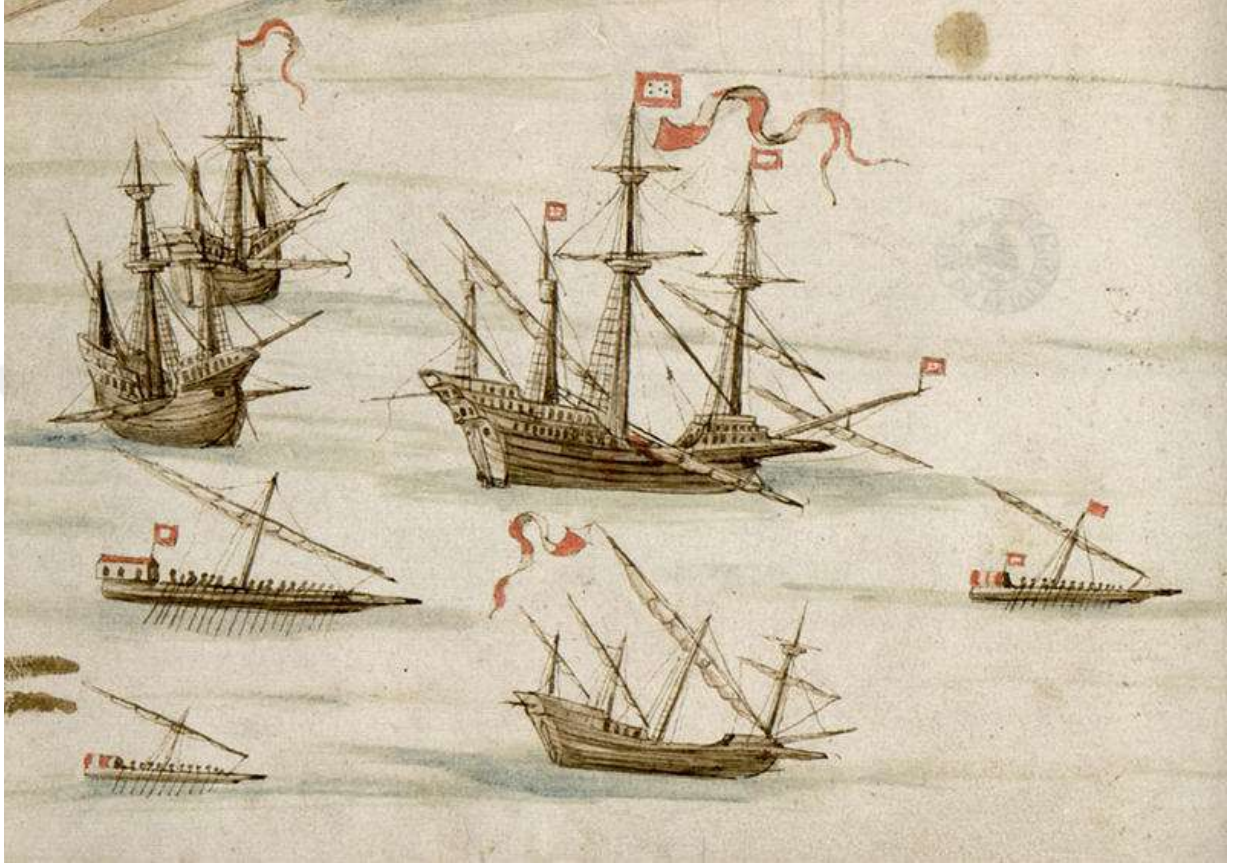
**Kaynak:** Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos, Lisboa 2005.

Portekizliler, 1492'den sonra da Afrika kıyılarında kullanıma uygun olduğundan dolayı Latin yelkeni karavellerde kullanmaya devam etmiştir. Ancak dönemin İspanyol kayıtlarında, *Caravela Latina*'dan *Caravela Redonda*'ya geçiş gözlemlenmektedir. Latin yelkenli karaveller Kristof Kolomb'nun Pinta'sında olduğu gibi hızla kare yelkenlilere dönüştürülmüştür. *Caravela Latina* artık mizzen direğinde bir Latin yelken olan, kıç ve orta direğinde kare yelken ile donatılmış 3

<sup>383</sup> Castro, *História da Marinha Portuguesa*, s. 58.



direkli bir gemiye dönüştürülmüştür<sup>384</sup>. Bu durum, *Caravela Redonda*'nın daha kullanışlı ve hızlı olduğunu kanıtlar niteliktedir.



**Resim 17:** Nãu (Karaka), Galleon (Kalyon), Caravela (Karavel), Galé (Kadırga)  
Cinsi Portekiz Donanma Gemileri (1538)

**Kaynak:** Luís de Albuquerque, *Tábua Dos Roteiros Da Índia De D. João de Castro*, Fac-simile do Códice 33 do Cofre da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Edições Inapa, Lisboa 1988, s. i.

Tam donanımlı karaveller, Afrika kıyıları'nda (gerek ticari gerek savaş gemisi olarak) kullanıma uygun olmalarına rağmen Hint Okyanusu'na kadar gidip dönmeye yeterli donanımda olmadığı için zamanla daha büyük gemilere ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaçtan dolayı karavelin yerini kalyon ve nãu almıştır<sup>385</sup>.

Osmanlı donanmasında karavel; tek ve üçgen yelkenlidir. Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye* adlı eserinde sık sık karavel çizimleri vardır. 1496'da Ahmet Paşa, haramî

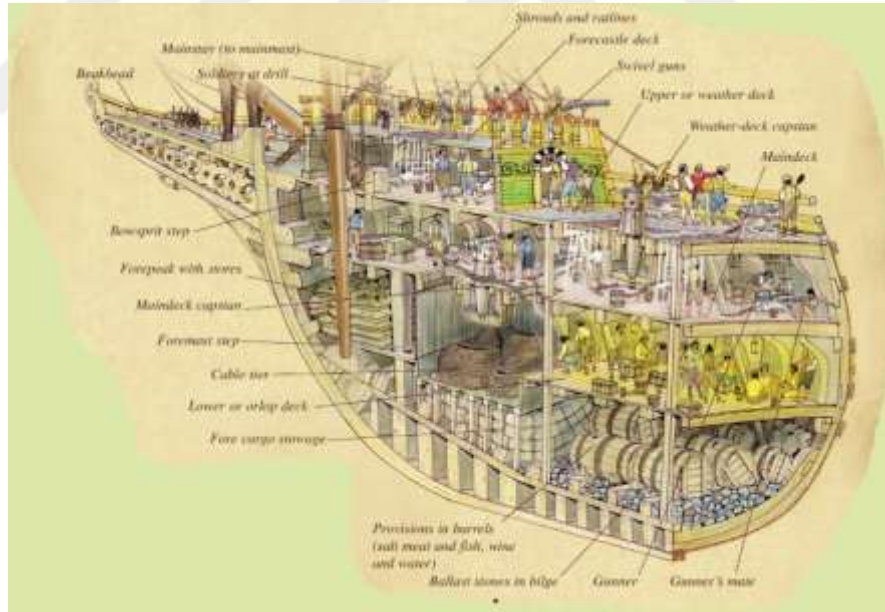
<sup>384</sup> Unger, *The Ship in the Medieval Economy*, s. 214.

<sup>385</sup> Castro, *História da Marinha Portuguesa*, s. 58.

korsanları araştırmak amacıyla bir karavel ile Akdeniz'e gönderilmiştir. Osmanlı donanmasında bu tarihten sonra karavel kullanımı görölmektedir.<sup>386</sup>.

### 3. 3. 5. Galeão (Kalyon)

Kalyon, diğer donanma gemilerine göre denizaşırı seyahatlere çıkmaya daha müsait gövdesiyle yeterince dayanıklı görünen, kullanışlı bir yelkenli donanma gemisidir. Kökeni açısından birçok belirsizlik olmakla birlikte bazı erken dönem Fransız ve İngiliz kalyon tasvirleri kürekliydi ancak İngilizlerin *Galleass* adını verdikleri Osmanlı donanmasında *Mavna/Mavuna* olarak gördüğümüz tür her zaman kürekli tasvir edilmeyip çoğu zaman savaş gemisi niteliğinde kullanılmıştır. Kalyon için Portekiz kaynaklarında bazen *nãu* terimi kullanılsa da envanter açıklamalarından kalyon olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca büyüklüğünden, üzerinde nãudan daha fazla silah ve top bulunmasından anlaşılmaktaydı<sup>387</sup>.

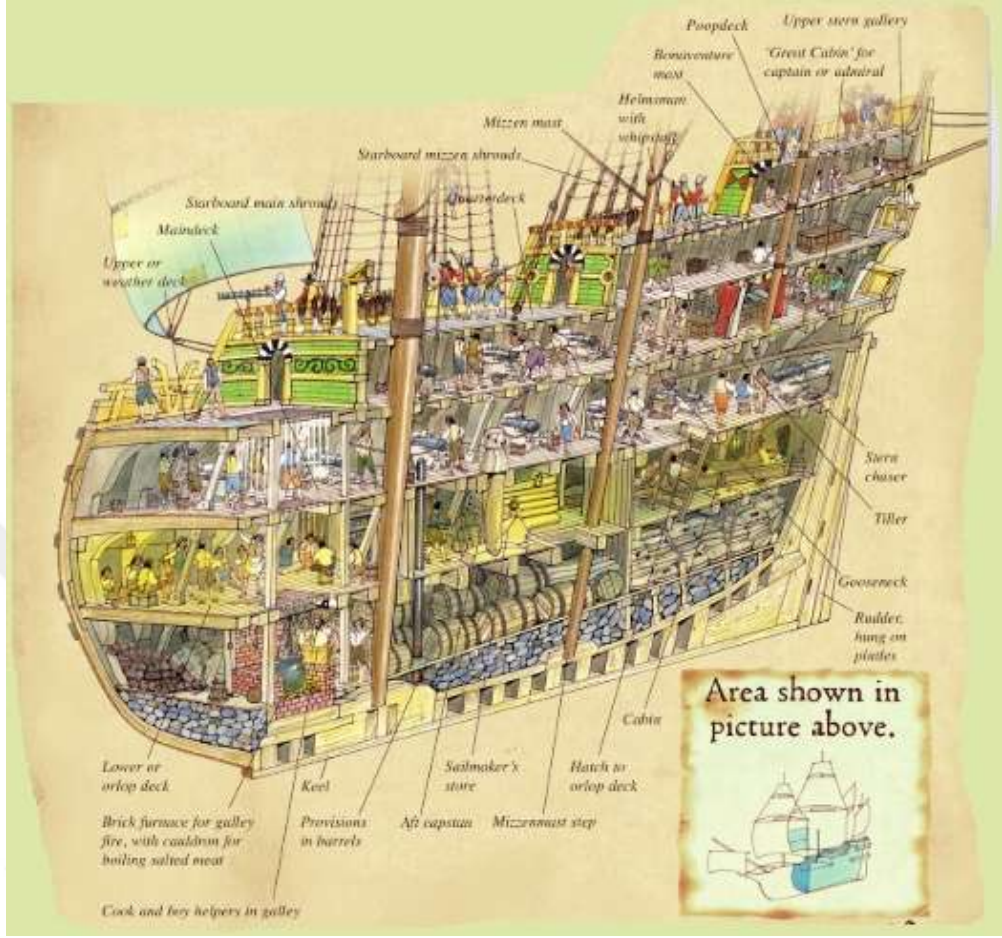


**Resim 18:** İki Ambarlı Bir Kalyon Ön Kısmının İçten Görünüşü

**Kaynak:** Penny Clarke, **The Story of Explorers and Exploration**, Salaria Book Company, Brighton-İngiltere 2007, s. 28.

<sup>386</sup> İdris Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", **Başlangıçtan XVII Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 338.

<sup>387</sup> Richard W. Unger, **Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Serisi, Conway Maritime Press, London 1992, s. 95- 98.



**Resim 19:** İki Ambarlı Bir Kalyon Arka Kısmının İçten Görünüşü

**Kaynak:** Clarke, *The Story of Explorers*, s. 29.

Kayıtlarda ilk kez 1510'dan itibaren bahsedilen Portekiz kalyonlarının fark edilir özelliklerinden biri de ön güvertesinin kadırgaya benzemesidir. Naudan ayırt edilen diğer bir özelliği ön güvertedeki gagadır. (Genellikle oyma hayvan figürleriyle süslenilen yelkenli bir geminin en önündeki çıkıntıdır.) 16. yüzyıl Portekiz kalyonları, yuvarlak, yüksek gemilerdi. İki ambarlı kış kasarası, iki veya üç güvertesi, tam bütünleşmiş ön ve arka dümen kısmı, üç ya da dört direk ve bir cıvdrası ile özellikle savaş gemisi olarak tasarlanmışlardı. Pruva ve ana direkleri kare yelkenle donatılırken, *mizzen* ve *bonaventure* direkleri Latin yelkenlerle donatılmıştır<sup>388</sup>.

<sup>388</sup> Domingues, *Os Navios do Mar Oceano*, s. 366- 373.

Özellikle kalyonlarda kullanılan kare kılıç, bu kısımda yer alan topların hareketiyle bağlantılı olarak, savaş sırasında daha fazla güverte alanı sunmuştur<sup>389</sup>.

1581’de Portekiz yönetiminin İspanya eline geçmesiyle Portekiz donanması da İspanya eline geçmiş oldu. Portekiz kalyonları, 1525’te 300 ton iken, 1580 yılına ait kalyonlar 720 tona kadar ulaşıyordu. 1525’te Hint Okyanusu’ndaki Portekiz donanmasına ait bazı kalyonlar<sup>390</sup>;

<u>Gemi Adı</u>	<u>Ağırlık (Ton)</u>	<u>Silah</u>
<i>Conceicao</i>	250	43
<i>Camorym</i>	150	46
<i>Lyao</i>	150	28
<i>Piedade</i>	80	28
<i>São Dinis</i>	300	65
<i>São Jorge</i>	150	28
<i>São Luis</i>	100	28
<i>São Miguel</i>	300	56
<i>São Rafael</i>	300	56
<i>São Tyaguo</i>	150	28

Ümit Burnu (*Cabo da Boa Esperança*) açıklarında batmış donanma gemisi *São João* dönemin en büyüklerindendir. 1588’e ait kayıtlara göre Portekiz kalyonları<sup>391</sup>;

<sup>389</sup> Castro, “In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts”, s. 80.

<sup>390</sup> Richard Alan Barker, “A gun-list from Portuguese India: 1525”, **Journal of the Ordnance Society**, 1996, S. 8, s. 52-71.

<sup>391</sup> Michael Lewis, “Armada Guns: A Comparative Study Of English And Spanish Armaments”, **The Mariner’s Mirror** 1943, S. 29, s. 3-39.

<u>Gemi Adı</u>	<u>Ağırlık (Ton)</u>	<u>Silah</u>
<i>Santiago</i>	380	24
<i>São Bernardo</i>	260	21
<i>São Cristóvão</i>	260	20
<i>São Filipe</i>	570	40
<i>São João (de Portugal)</i>	780	50
<i>São Luis</i>	600	38
<i>São Marcos</i>	570	33
<i>São Martinho</i>	720	48
<i>São Mateus</i>	540	34

Üretilen ilk kalyonlar mürettebatla birlikte asker de taşıyordu. Çağdaşı diğer gemilere nazaran daha fazla asker taşımamasının yanı sıra, gemi üzerindeki top sayılarından yola çıkarak daha fazla topçu da taşımaktadır. Ayrıca savaş sırasında daha fazla yaralıya müdahale edilmesi gerektiğinden dolayı daha fazla doktor taşıdığı muhtemeldir. 1589'a ait kayıtlara göre São Bartolomeu donanma gemisinin mürettebatı; 1 Kaptan, 1 Kâtip, 1 Papaz, 1 usta kaptan, 1 kılavuz, 1 porsun<sup>392</sup>, 1 gözetici, 1 ikinci kılavuz, 2 marangoz, 2 kalafât, 1 fiçici, 1 kilerci, 1 kâhya, 1 berber, 50 denizci, 50 gemici, 4 miço, 1 komutan, 29 topçu, 250 asker olmak üzere 400 kişiden oluşmaktaydı<sup>393</sup>.

Osmanlı Devleti, 1645-1669 arasında yapılan Girit Seferi'ne kadar kürekli gemi türlerini terih ediyorken Girit Savaşı'nda kalyona geçme girişimlerinde bulunmuştur. Venedik, İngiltere ve Hollanda'ya ait kalyonları kiralayarak Girit'i kuşatan Osmanlı'yı engellemiş, Çanakkale Boğazı'nı tutarak Osmanlı ordusuna gidecek yardımı durdurmuştur. Venedik donanmasındaki kalyonların bu başarısı

<sup>392</sup> Gemilerdeki her türlü gemicilik donanımının bakımı ve çalıştırılması ile ilgili görevleri yapan denizci.

<sup>393</sup> Francisco Contento Domingues, *A Carreira da Índia*, CTT Correios de Portugal, Lisboa 1998, s. 64.

sonucunda Osmanlı denizcileri kalyon inşası hususunda devletten alınan izinle çalışmalar başlatılmıştır. 1644'te inşa edilen ilk Osmanlı kalyonunun masrafı kadırgadan 4 kat fazladır<sup>394</sup>.

### 3. 3. 6. Nău (Karaka)

Erken dönem kayıtlarında *nău*, donanma gemisi olarak karşımıza özel adıyla çıkmamaktadır. Ticari gemi anlamına gelen ve kare yelkenli olan bir açık deniz gemisi (*navio da alto bordo*) olarak, *navio* terimine eşdeğer tutulmuştur<sup>395</sup>. *Nău* için, İngilizler *carrack*, İtalyanlar *nave*, İspanyollar *nao* adını kullanmıştır. 14. yüzyılın sonuna kadar bu tam donanımlı kargo gemisi için muhtemelen genel manada kullanılacak *nău* kelimesi ortak kelime olarak benimsenmiştir<sup>396</sup>. 16.-17. yüzyıllarda Portekiz donanmasının karakaları olarak da nitelendirilebilir<sup>397</sup>.

Septe'nin alınmasından sonra, kesinlikle karlı bir girişim olduğu görülen ticaret, Portekizlilerin kolonizasyon ve genişleme hareketiyle devam etmiştir. Bu durum, yüksek kargo kapasitesine sahip gemi ihtiyacını açıklamaya yardımcı olmaktadır. Karaveller Ümit Burnu'na gönderilmelerine rağmen, bir süre sonra Hindistan'a mal götürüp getirebilmesi için daha büyük taşıma gemilerine ihtiyaç duyulmuştur. Portekizli gemi yapımcıları ve yatırımcılar tarafından daha fazla yük taşıyabilme özelliğinden dolayı yoğun talepler sonucunda *nău* tercih edilmeye başlanmıştır<sup>398</sup>.

Năunun ortaya çıkış sebebinin altında, tam donanımlı bir gemiye ihtiyaç olması yatar. Orta Çağda, Akdeniz ve kuzey Avrupa'da kullanılan yöntemlerin birleştirilmesi sonucunda, Portekizli gemi yapımcıları çok yönlü bu gemiyi tasarlamıştır. İber Yarımadası'ndaki gemi yapımcılarının, tam donanımlı bu gemiyi üretmek için kargo taşıyıcı gemiler üzerindeki kare ve Latin yelken kombinasyonunu

<sup>394</sup> Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 41.

<sup>395</sup> Barata, **Estudos de Arqueologia Naval**, s. 328.

<sup>396</sup> Ian Friel, "The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship", **Cogs, Caravels and Galleons**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Serisi, c. 8, Chartwell Books Inc. 2000, s. 82.

<sup>397</sup> Salih Özbaran, "Avrupa'nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası", **Başlangıçtan XVII Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 109.

<sup>398</sup> Marques, **History Of Portugal**, s. 108, 109, 144; Unger, **Ships and Shipping**, s. 236.

ilk birleştiren kişiler olması mümkündür. Böyle bir geminin bilinen en eski resmi 1409 tarihli bir Katalonya belgesinde bulunmakta, ikincisi ise bir Portekiz gemisini tasvir eden 1420 yılına ait bir İspanyol-Mağribî tabağında görülmektedir<sup>399</sup>.



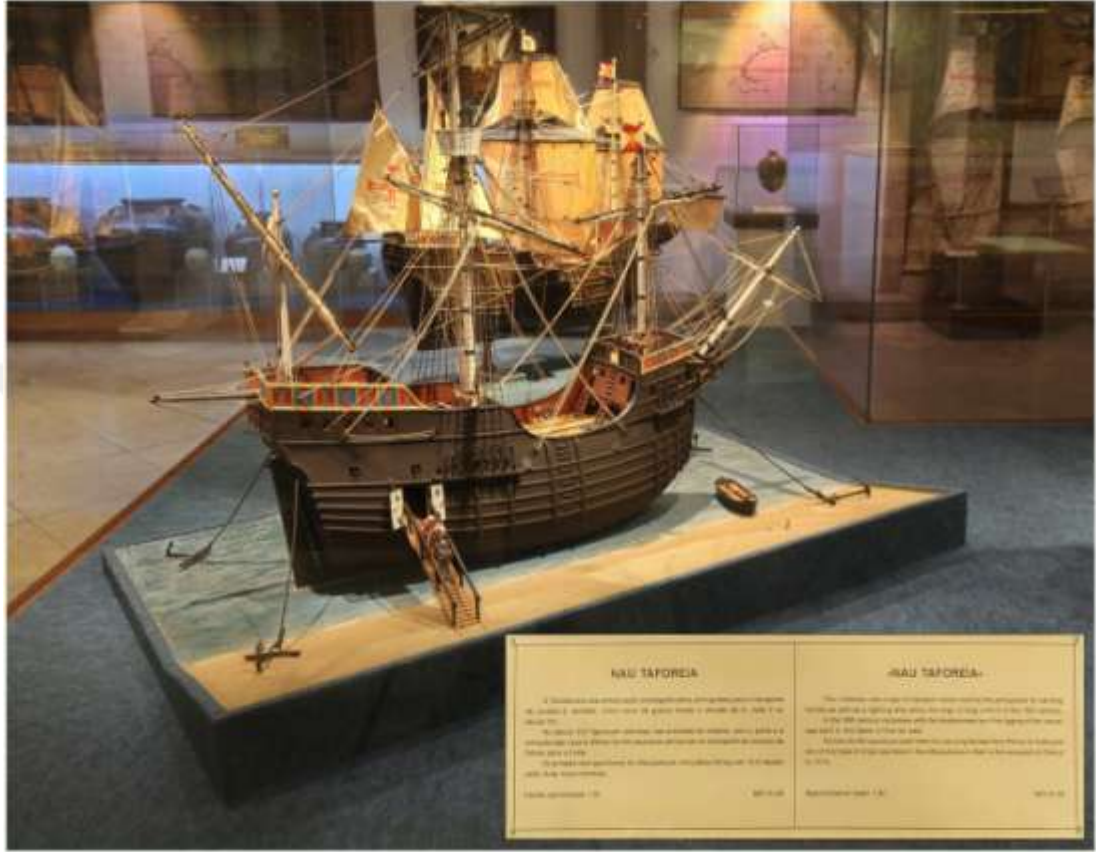
**Resim 20:** São Gabriel Minyatürü

**Kaynak:** Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos, Lisboa 2005.

Nāu, Ceneviz ve Venedik kadırgalarında bulunan Latin yelkenin manevra kabiliyeti ile kare yelkenin sürüş gücünü bir arada kullanabilen bir gemiydi. Kare yelkenlerle birlikte daha az iş gücü gerektiren, asma kış dümeniyle yönetilen nāunun, mürettebat sayısı düşürülmüş ve böylelikle kargo taşıma kapasitesini maksimuma çıkarılmıştır. Böylece kısa süre sonra diğer küçük kapasiteli gemilerin yerine

<sup>399</sup> Landström, **The Ship**, s. 96; Frederic Chapin Lane, **Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance**, John Hopkins University Press, Baltimore 1992, s. 42; Lawrence V. Mott, **The Development of the Rudder: A Technological Tale**, Texas A&M University Press 1996, s. 146; Unger, **Ships and Shipping**, s. 236.

geçmiştir. Başlangıçta bu gemiler, bir karavelin taşıyacağı yük kapasitesinin iki katına sahipti ve Avrupalı yatırımcılara daha iyi kâr getirmekteydi<sup>400</sup>.



**Resim 21:** Nău Taforeia Minyatürü (15. Yüzyıl)

**Kaynak:** Vladimir Tkalčić, *Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos*, Lisboa 2013.

İlk inşa edilen năular 100 ila 120 ton arasındaydı ve hem ön güverte hem de arka güverte olmak üzere iki güvertesi vardı. Vasco Da Gama için Bartolomeu Dias'ın desteğiyle 15. yüzyılda inşa edilen *Săo Gabriel* en tipik örnektir. 15. yüzyılın ikinci yarısında nău, ikisi kare yelkenli, biri Latin yelkenli olmak üzere toplam üç direkli olarak inşa edilmeye başlanmıştır<sup>401</sup>. Üzerinde silah ve mühimmat bulunduran tam donanımlı nău, hem savaş gemisi olarak donanmada, hem de ticaret gemisi olarak ticarete kullanılmaktaydı. Zamanla nău tipi büyük gemilerde, başlangıçta

<sup>400</sup> Friel, *The Carrack*, s. 78.

<sup>401</sup> Barata, *Estudos de Arqueologia Naval*, s. 250.



kullanıldığı tonajla son kullanılan tonaj arasında çok büyük fark vardı. Ayrıca nãu denizde aralıksız olarak daha uzun süreli seyahatlere çıkılabiliyordu<sup>402</sup>.



**Resim 22:** Madre De Deus Minyatürü

**Kaynak:** Jorge Cardoso, *Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos*, Lisboa 2005.

Bartolomeu Dias, 1488'de Ümit Burnu'ndan döndüğünde<sup>403</sup>, Doğu Hindistan'a giden gemilere yönelik bir tasarım değişikliği önermiştir. Akdeniz gemilerine benzeyen ancak sığ kıyı sularda gezinebilecek tam donanımlı, daha yüksek bordalı ve gövdesi daha geniş bir gemi türünün tasarlanmasını önermiştir. Bunun üzerine Dias, Vasco da Gama için hazırlanan *São Rafael* ve *São Gabriel* adlı iki nãu türü geminin tasarımına bizzat yardımcı olmuştur. Kaynaklara göre, hem kare hem de Latin yelkenli bu gemiler, 100 ila 120 ton arasındaydı. Ön direklerinde gabya yelkenleri vardı. Cıvadraları (Yelkenli gemilerde, gemilerin baş bodoslama kısmının

<sup>402</sup> Mathew, *Navigation in India*, s. 289.

<sup>403</sup> Bartolomeu Dias'ın Hindistan'dan Lizbon'a olan seferinde kullandığı geminin de nãu tipi olduğu ancak kesin kanıt olmadığı için bu iddianın geçerli olmadığı meselesi hakkında bkz. Domingues, *Os Navios do Mar Oceano*, s. 243.

hemen üstünden dışarıya doğru hafif kalkık bir şekilde uzanan direktir.) yan yelkenler ile donatılmıştı<sup>404</sup>.



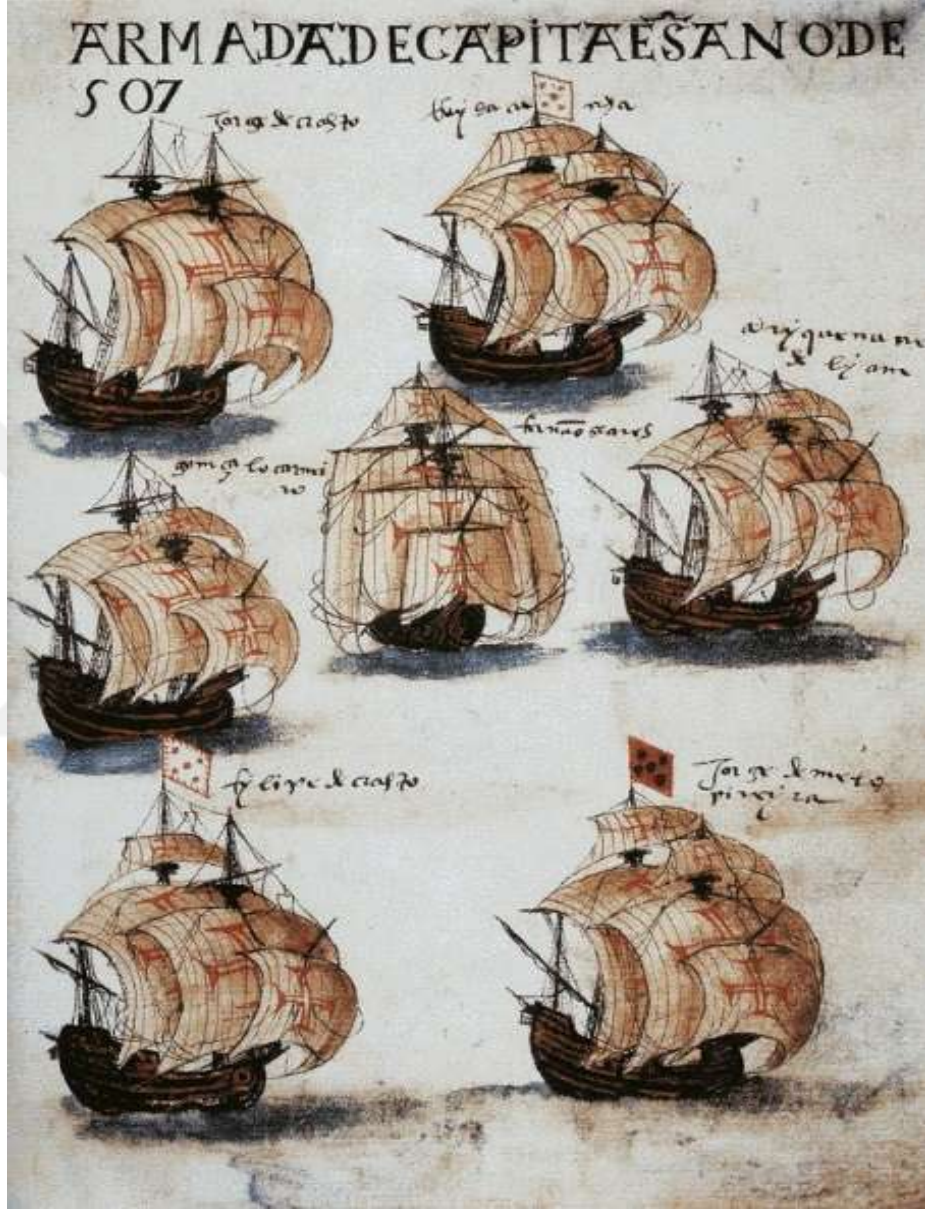
**Resim 23:** 16. Yüzyıl Sonlarında Lizbon Sarayı, Tersanesi ve Portekiz Donanma Gemileri

**Kaynak:** Barbara Von Barghahn, “Blending Myth and Reality: Maritime Portugal and Renaissance Portraits of the Royal Court”, **Journal of Global Initiatives: Policy, Pedagogy, Perspective**, S. 11/1, Ekim 2016, s. 13.

500-800 ton ve üzeri nãu tipi gemiler *Carreira da Índia* (Lizbon ile Hindistan limanları arasındaki deniz bağlantısında kullanılan gemilere atfedilen isimdir.) adıyla Hindistan seferlerinde kullanılıyordu. 300 tonun üzerindeki nãulara *Nãu Grossas* adı verilmiştir. *Nãu Tafoneia* cinsi gemiler ise büyük kapasitesi sayesinde at taşımaya uygun şekilde tasarlanan kargo gemisidir. Özellikle 16. yüzyılda Portekiz'in

<sup>404</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s. 10; Oliveira, **Os Navios da Descoberta**, s. 25; Smith, **Columbus**, s. 46.

Hindistan ve dolaylarında gerçekleştirdiği savaşlarda donanma gemisi olarak kullanılmıştır. Hindistan seferine çıkan bu nâuların çoğu 450-500 ton arasındaydı<sup>405</sup>.



**Resim 24:** Vasco Da Gama'nın 1502'de Çıktığı Hindistan Seferinde Kullandığı Nâu Tipi Donanma Gemileri

**Kaynak:** Barghahn, "Blending Myth and Reality: Maritime Portugal and Renaissance Portraits of the Royal Court", s. 30.

<sup>405</sup> Barata, *Estudos de Arqueologia Naval*, s. 258.

16. yüzyılın sonunda, bu gemiler 500 tondan az olmamakla birlikte bazıları 1.000 tona kadar ulaşmıştı. Gemi teknolojisi ilerledikçe daha büyük hale gelen nâu, üç ya da dört düz güvertesi, yüksek pupası ve baş kasarası ile birlikte devasa olduğu için güvenliği açısından silahlarla donatılmıştır<sup>406</sup>. 1592’de Madre de Deus’u inceleyen kaptan Richard Adams ve ekibi onu, 1600 ton ağırlığında, 900 ton yük kapasiteli, 600-700 yolcu kapasiteli, 7 ambarlı olduğundan bahsetmektedir. 1592 yılının en iyi silahlanmış gemilerinden olan Madre de Deus, çeşitli ölçülerde 32 adet pirinç döküm topla donatılmıştı. 16. ve 17. yüzyıl Portekiz ticaret gemileri en fazla 22 ya da 25 topla donatılmaktaydı<sup>407</sup>.

### 3. 4. Portekiz Donanmasındaki Silah ve Mühimmatlar

15. ve 16. yüzyıllarda Portekiz donanmasında kullanılan silahlar, imalatı henüz seri üretim yapılamadığından tek tek imal edilmiş birbirlerinden farklı modellerdir. Birbirlerine benzemeyen bu silahların tarzları benzese de özellikleri doğal olarak birbirinden farklıdır. Buna bağlı olarak, farklı ülkeler silahlarına aynı isimleri verseler de silahlar birbirinin aynısı değildi. İmal edilen modellerin birbirine benzememesi, aynı tarzda imal edilmesine rağmen silahlara farklı ülkelerin farklı isimler vermesinin dışındaki bir diğer sorun ise silahların herhangi bir üretim standardı olmamasıdır. Sadece Portekiz’de imal edilen toplar için 50’den fazla değişik isimlendirme yapılabilmektedir. Birbirinden farklı olan bu topları gruplandırmak için ağırlıkları ve kalibrelerinden yardım alınabilir. Donanmada kullanılan toplara, menzillerine ve ağırlıklarına dayalı olarak kartaş, şahin, aslan, deve, ejderha, pelikan, yılan, akrep gibi keskin görme yetisi olan vahşi hayvanların adları verilmiştir<sup>408</sup>. Her çeşit ölçüde, özellikle ağırlıklarıyla bağlantılı olarak birbirlerinden farklı modeller imal edildiğinden dolayı, farklı ülkelerin imal ettikleri silahlar ile mukayese etmek oldukça zordur. Diğer bir zorluk ise, var olan silah listelerinin ne kadar doğru olduğudur. *Biblioteca Nacional de Lisboa*’daki 16. yüzyıla dair *Livro Náutico*’daki belgelerde bahsi geçen teçhizat listelerinin taslak

<sup>406</sup> Nogueira De Britto, **Caravelas, Naus e Gales de Portugal**, Livraria Lello, Porto 1960, s. 43 – 45.

<sup>407</sup> Salih Özbaran, “Avrupa’nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası”, s. 109.

<sup>408</sup> Pedro Amador, “Armas de Artilharia da Guerra Peninsular”, **Revista de Artilharia**, Ed. Joaquim Formeiro Monteiro, Julho a Setembro de 2010, S. II, s. 330.

olup olmadığı ya da denize açılan Portekiz donanma gemilerinde kullanılıp kullanılmadığı bilinmemektedir. 1755'te Lizbon Arşivlerinde çıkan büyük yangın sonucunda 15. yüzyıl Portekiz gemilerine ait bilgilerin çoğunun yitirilmişdir. Mevcut bilgilerin çoğu, bilim adamlarının ellerindeki bozulmamış kaynaklara dayanmaktadır<sup>409</sup>.

Top, donanma gemilerinin önemli bir demirbaşı olarak Avrupa'da 16. yüzyılda geliştirilerek kullanılmaya başlanmıştır. Bir gemideki cephane miktarı gemilerin kapasitesi ve tonajına bağlı olarak değişmektedir. Kürekli gemilerde toplar pruvada kullanılırken yelkenli gemilerde bordada kullanılmıştır. Ayrıca gemilerde topçu kasarasının altında bir baruthane de bulunmaktaydı<sup>410</sup>. Gil Eanes, Portekiz donanmasında, gemisinde top taşıyan ilk denizciydi. Gil Eanes'ten sonra Portekiz gemilerinde top kullanımına devam edilmiştir<sup>411</sup>.

16. yüzyılda Portekizli gemi yapımcıları son olarak, sadece kasaraların güvertesine değil, ana güverteye de top yerleştirmiştir. Kürekli gemilerde kullanılan top sayısının artmasıyla beraber mürettebat sayısı artmıştır. Bundan dolayı gemilerin mal taşıma hacmi daralmıştır ve bu durum gemi yapımcılarını kapasitesi yüksek gemiler inşa etmeye yöneltmiştir. Böylece sadece silah üretimini geliştirmekle kalmayıp, aynı zamanda *nãu* ve kalyon gibi daha modern yelkenli gemilerin inşası da gelişmiştir<sup>412</sup>. Zamanla üzerinde kullanılan topların artmasıyla ağırlaşan kadirgalarda daha fazla kürekçiye ihtiyaç duyulmuştur. Kürekçiler genellikle savaş esirleri ya da satılan köleler değil aynı zamanda kıyı saldırıları esnasında yakalanan denizciler, balıkçılar, suçlular ve benzeri kişiler olabiliyordu. Her kadirgada yaklaşık 150 ila 300 arasında kürekçi köle kullanılmaktaydı<sup>413</sup>.

Kadirga üzerinde, *coxia* adı verilen büyük bir top ile birkaç küçük top bulunuyordu. Bir kadirgada ortalama dört top, iki bastarda ve iki kalibresi küçük top bulunmaktaydı. Her kadirgada yirmi farklı kalibreli top vardı. Pruvadaki iki toptan

---

<sup>409</sup> Salgado, "Portuguese Galleon's Armament at the End of the Sixteenth Century", s. 277.

<sup>410</sup> João Brás de Oliveira, **Os Navios de Descobrimentos**, Ministério da Marinha, Lisboa 1940, s. 18 – 19.

<sup>411</sup> Mendonca, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s. 40.

<sup>412</sup> Carlo Maria Cipolla, **Guns, Sails, and Empire**, Pantheon Books, New York 1965, s. 81-82; Jeremy Black, **European Warfare**, London 2002, s. 170.

<sup>413</sup> Robert C. Davis, **Christian Slaves, Muslim Masters**, New York 2004, s. 74.

biri iki adet otuzbeş librelik (Yarım kilogramlık bir ölçü birimi), diğeri on adet on librelik mermi kullanıyordu<sup>414</sup>.

Kadırga ve karavel gibi nãu ve kalyondan daha küçük gemilerin topları; *Falconete* topu<sup>415</sup>, *Bombarda*<sup>416</sup> topu, *Pedreiro*<sup>417</sup>, *Falcão*<sup>418</sup> topu gibi küçük toplardan oluşmaktaydı. Silahları korumak için *couro* (Lamine deriden yapılan kaplama), *saios de mathe* (Hava şartlarından ve dış etkenlerden koruma cilası) ve başlık gibi malzemeler de kullanılıyordu<sup>419</sup>. Gemi üzerindeki ağır silahlar, barut ve diğer mühimmatlar *meirinho* adında bir görevli tarafından korunmaktaydı. Mühimmat kayıtlarını tutan *condestavel* ise gerek duyulduğunda *meirinhonun* görevini de üstlenmekteydi<sup>420</sup>. Hint Okyanusunda görev yapan gemilerde görevli *condestavel*, sefer sonrası geri dönüşte artan barutun olup olmadığı hakkında rapor vererek ve elde kalmışsa artan barutu da Goa'daki *Casa de Polvora*'ya teslim ediyordu<sup>421</sup>.

16. yüzyılın sonlarına doğru Portekiz donanmasındaki karavellede kullanılan toplar toplam 160 ton ağırlığına ulaşmıştı; her biri yirmi iki kental olmak üzere iki top, her biri 1/3 kental olmak üzere altı *falconete* topu, her biri 3/4 kental olmak üzere altı *berço*<sup>422</sup> topundan oluşmaktaydı<sup>423</sup>. João Serrão'nun 1584'te kaptanı olduğu bir

<sup>414</sup> Boxer, **Seaborne Empire**, s. 209 – 211.

<sup>415</sup> *Falconete*; *Falcão* topuna çok benzer ancak daha küçük boyutlu Portekiz topudur. Victor Hugo Mori ve Adler Homero Fonseca de Castro, **Arquitetura Militar: Um Panorama Histórico a Partir do Porto de Santos**, São Paulo 2018, s. 38.

<sup>416</sup> *Bombarda* (*Bombarda Grossa*); ilk olarak dökme demirden yapılmış havan topları için kullanılan genel bir terim olmakla beraber zamanla geliştirilen *bombarda* topundan birçok top çeşiti türetilmiştir. Mori ve Castro, **Arquitetura Militar**, s. 38.

<sup>417</sup> I. Manuel döneminde top üretimine büyük önem verilerek geliştirilmiştir. *Pedreiro*; Taş mermi fırlatan bir top türüdür. I. Manuel döneminde bu top türü *Canhão Pedreiro* adıyla donanmada kullanılmıştır. Mori ve Castro, **Arquitetura Militar**, s. 38.

<sup>418</sup> *Falcão*; Bronzdan yapılan 3 kalibreli bir top türüdür. Mori ve Castro, **Arquitetura Militar**, s. 38.

<sup>419</sup> Britto, **Caravelas, Naus e Gales de Portugal**, s. 54.

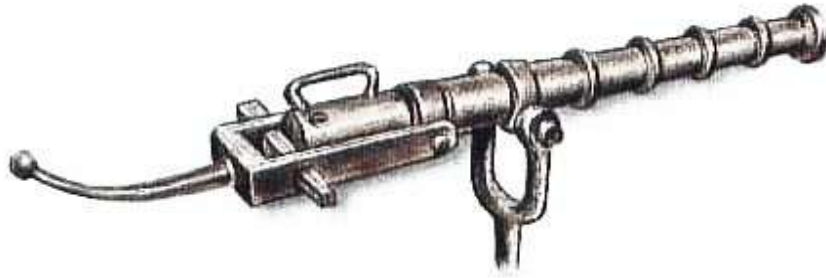
<sup>420</sup> Mathew, **Navigation in India**, s. 294.

<sup>421</sup> Charles Ralph Boxer, **Carreira da Índia: Ships men, Cargos, Voyages**, Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, Lisboa 1959, s. 30.

<sup>422</sup> *Berço*; 15. yüzyılın sonundan itibaren geliştirilerek 16. yüzyılda Portekiz donanmasında kullanılmış bir top türüdür. Ağzından ayrılmış bir boruyla dökme demir mermi kullanılarak ateşleniyordu. Donanmada genellikle kadırga, Nau, Kalyon başta olmak üzere top kullanılan çoğu gemide bulunmaktadır. Estela Marisa de Matos Marzia, "Relatório de Estágio: Inventário da Artilharia Histórica dos Séculos XIV a XVI do Museu Militar de Lisboa: Bases para uma Proposta de Salvaguarda e Valorização", **Universidade de Évora Escola de Ciências Sociais Departamento de História Yüksek Lisans Tezi**, Évora 2014, b. Anexos, s. II.

<sup>423</sup> HAG, RI, n. 1436, d.147v.

karavelde; yirmi *bombarda*, altı *camelo*<sup>424</sup> ve on iki *falconete* topundan oluşmaktaydı. João Frois'in 1528'de kaptanı olduğu bir karavelde; bir *camelo*, iki *falconete* ve iki *berço* topundan oluşmaktaydı<sup>425</sup>. 16. yüzyılın ortalarında donanmadaki bir başka karavel ise yine toplam ağırlığı 160 ton olan on sekiz *boca de fogo*, yüz yirmi *pelauro de berco*, sekiz *bombo de fogo* ve yirmi *pelauro de cobre* cinsi top taşıyordu<sup>426</sup>.



**Resim 25:** Portekiz Donanma Gemilerinden Kullanılan Falconete Topu (Temsili)

**Kaynak:** <https://direitasja.com.br/tag/tecnologia-seculo-xvi/> Son erişim Tarihi (Mart 2019)

II. João, özellikle Hollanda ve İngilizlerin saldırılarına karşı donanmadaki karavellerin *Tiros Grossas* topuyla beraber çeşitli ağır silahlarla donatılmasını emretmiştir<sup>427</sup>. II. João döneminde, donanmaya ait karavellerde top kullanılmaya başlandıktan sonra manevra kabiliyeti yüksek olduğundan ve kendisinden daha büyük gemilerden daha hızlı olduğundan dolayı savaşlarda büyük gemilere göre daha etkili oldukları anlaşılmıştır. Karavellerin bu üstünlüğüne rağmen savaşlarda topların daha etkili kullanılabilmesi için yelkenli gemilerin tasarımının en kullanışlı şekilde yapılması gerekiyordu. Bunun için çeşitli denemelerde bulunuldu. Toplar ilk olarak kasaranın güvertesi üzerine yerleştirildi, sonrasında daha ağır ve daha yıkıcı hale geldikçe, ağır silahlar üst güvertede kullanırken hafif silahlar da baş kasara ve kış kasara içinde bırakılmıştır<sup>428</sup>.

<sup>424</sup> Camelo; Deve adı verilen bir tür top. Mori ve Castro, **Arquitetura Militar**, s. 38.

<sup>425</sup> HAG, RI, n. 1438, d. 1.28.

<sup>426</sup> Henrique Alexandre de Fonseca, **A Caravela Portuguesa**, Coimbra 1934, s. 462.

<sup>427</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s.41.

<sup>428</sup> Mendonça, **Estudos Sobre Navios Portugueses**, s.41.

Kalyonlarda kullanılan topların bazıları nâuların üzerindeki toplardan daha ağırdı. İlk dönem Portekiz kalyonlarının üzerindeki toplar hakkında detaylı bilgi yoktur. Ancak 16. yüzyılın sonunda 200 tonluk küçük bir kalyonda, yirmi *boca de fogo* topu, 1600’de 500 tonluk bir kalyonda ise kırk *boca de fogo* topu bulunduğu bilinmektedir. Topların sayısı bilinmesine rağmen ağırlıkları net olarak bilinmediğinden tahmini olarak hesaplanmaktadır<sup>429</sup>.

16. yüzyılda kullanılan 700 tonluk bir nâuda, yirmialtı *bocas de fogo* topu vardı. Bu top, 16. yüzyılın ilk çeyreğinde nâuların pruva ve kış kısımlarına yerleştirilmiştir<sup>430</sup>. Aynı döneme ait 500 tonluk bir başka nâuda ise kırk *boca de fogo* topu ve 200 tonluk bir kalyonda yirmi adet top kullanılmıştır<sup>431</sup>. Bu bilgiye göre, gemilerin taşıdığı top sayısının ağırlıklarına göre belirlenmediği açıkça bellidir. Vasco da Gama’nın nâusu São Gabriel, toplam 6.450 ton ağırlığındaki yirmi adet top ve yaklaşık 6.000 ton cephaneyle donatılmıştı<sup>432</sup>. Ayrıca, üst güvertede iki, kış kasarada bir olmak üzere toplam üç büyük top da vardı. Her bordada dörder tane olmak üzere sekiz *boca de fogo* vardı<sup>433</sup>.

---

<sup>429</sup> Fonseca, **A Caravela Portuguesa**, s. 463.

<sup>430</sup> Mathew, **Navigation in India**, s. 294.

<sup>431</sup> Tomás Vacas, Nuno Fonseca (vd.), “**Reconstrução Virtual De Uma Nau Quinhentista**” (Proje Raporu), Instituto Superior Técnico (Koordinatör), Lisboa 2007, s. 8.

<sup>432</sup> HAG, RI, n. 1438, d. 36.

<sup>433</sup> Charles Ralph Boxer, “Admiral João Pereira Corte-Real and the Construction of Portuguese East-Indiamen in The Early Seventeenth Century”, **Mariner’s Mirror**, 1940, S. 26, b. 4, s. 40.



## SONUÇ

Bu tezde, Septe Boğazı'na hakim olduktan sonra imparatorluk haline gelen, akabinde 15. ve 16. yüzyıllarda güçlü bir donanmaya sahip olan ve gemileriyle dünya tarihini etkileyecek adımlar atan Portekiz'in Cebelitarık'taki donanması ve donanma gemileri incelenmeye çalışılmıştır. Portekiz gemi yapım geleneklerine Müslüman Arap ve İtalyan asıllı bilim adamlarının ve özellikle Endülüslü âlimlerin katkıları büyüktür. Okyanus şartlarına uygun gemi yapımı tekniklerini ilerleten Portekizli denizci ve gemi yapımcıları, diğer milletlerden yardım almıştır.

Portekiz donanma gemileri arasında yer alan barça, daha çok Akdeniz'de kullanılabilecek donanıma sahip bir gemiydi. Okyanus ötesine seyahatlerin en büyük destekçisi Prens Henrique döneminde Portekiz'e davet edilen dönemin önemli denizcileri ve gemi yapımcılarının katkılarıyla barça ve barinelin yanı sıra kadirga da kullanılmıştır. Ancak kadirga da zamanla yeterli bulunmayıp okyanus ötesi seferlere daha dayanıklı olacağı düşünülerek karavel inşa edilmiştir. Karavel, kadirganın tersine Portekiz donanmasında kullanılan ilk küreksiz yelkenli olarak geliştirilmiştir. *Caravela Redonda* cinsi yelkenlide, daha önce İtalyan Şehir Devletleri ve Osmanlı Devleti gibi farklı devletlerin kullandığı Latin tipi yelkenli geleneği terk edilerek kare yelkenli kullanılmıştır. Kare yelkenli karavel, Latin yelkenli gemilere nazaran daha hızlı yol alabilmekteydi. Kürekli gemilerden yelken teknolojisine geçiş sonrası Portekiz donanmasının büyümesi ivme kazanmıştır. Köle avcılığı ve ticarete ilerleme kaydeden Portekiz'e artık karavel de yetmediği için daha büyük, düşmanlarla karşılaşıldığında ateş edilebilecek top bulunduran, daha fazla mal, at, asker ve köle taşıyabilen son teknoloji yelkenliler galeão ve nãu gemileri kullanılmaya başlandı. Özellikle nãu, Hint Okyanusu ile Portekiz arasındaki bağlantıyı kuran en önemli gemi tipidir. Bir nãuya karavel gibi birden fazla gemi eskortluk yaparak onu korumaktaydı.

Portekiz'in, 15. ve 16. yüzyıllarda zengin ve müreffeh bir imparatorluk haline gelmesindeki en büyük etkenin, donanmasının okyanus ötesine ulaşabilecek kadar dayanıklı olmasından kaynaklandığı söylenebilir. Osmanlı İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altında olan ticaret yollarına farklı yolla ulaşarak krallıktan zengin bir

imparatorluk haline gelmeyi başarmışlardır. Lizbon ve Porto limanlarının yanı sıra Septe'nin ele geçirilmesinden sonra burası denizaşırı seferler için önemli bir merkez haline getirilmiştir. 1420'li yıllarda Septe Limanı'nda yaklaşık 50 gemi bulunmaktaydı. Bu gemiler, ticaret gemisi olarak kullanılmalarının yanı sıra tehlike anında savunmaya geçerek donanma gemisi olarak da kullanılmaktaydı. Portekiz ticaret gemileri Septe'den hareketle Hint Okyanusu'na açılmaktaydı.

15. yüzyıldan itibaren Prens Henrique'in destekleriyle 1430'larda Gil Eanes'e silahlı bir barça tahsis ederek Cabo de Bojador üzerine göndermiştir. Örnekte de görüldüğü üzere savaş ve saldırı odaklı bir politika yerine keşif ve sömürgeci bir politika benimseyen Portekiz'in savaş gemileri bu şekilde oluşmaya başlamıştır. 15. yüzyıldan itibaren yayılma politikasını başarılı bir şekilde sürdüren Portekiz sonunda Hindistan'a ulaşmıştır. Okyanus ötesi yolculuklara dayanıklı gemiler aynı zamanda II. João döneminde (1477, 1481- 1495) silahlandırılmıştır. Örneğin, *Nău Tafoneia* hem kargo gemisi olarak kullanılmış, hem de savaş gemisi olarak kullanılmıştır. Aynı zamanda Alfonso de Albuquerque göre, 1514'te donanmada iki *Nău Tafoneia* kullanılmıştır. Portekiz'e ait ticaret gemileri de donanma gemisi sayılmaktadır. Septe Limanı'ndaki ticaret gemi trafiği de bu bağlamda önemlidir.

1578'de Fas Sultanı Abdülmelik ile yapılan Vădisseyl Savaşı'nda I. Sebastiăo ölmüştür. Kısa süre sonra Portekiz otoritesini kaybetmiştir. Bunun sonucunda 1581'den 1640'a kadar İspanya yönetimi altına geçmiştir. Portekiz donanması İspanya donanmasının "*Yenilmez Armada*" haline gelmesine katkıda bulunmuş, bunun yanı sıra İspanya idaresine geçen Portekiz sömürgelerinin Hollanda ve İngiltere'nin eline geçmesiyle, başta Afrika olmak üzere Hindistan ve birçok bölgede etkinliğini yitirerek güç kaybetmiştir. Ekonomik çöküntünün tetiklediği ayaklanmalar sonucunda, 1640'da, Bragança Dükü IV. João (1640-1656) Portekiz kralı ilan edilerek İspanya'nın Portekiz üzerindeki etkinliğine son verilmiştir. Ancak İspanya'nın bu durumu kabul etmesi uzun süren iç karışıklıklara yol açmıştır. Portekiz'in kadim müttefiki İngiltere'nin yardımlarıyla İspanya, Portekiz'in bağımsızlığını 1668'de tanımıştır. Ancak, Portekiz artık asla eski gücüne ve donanmasına kavuşamamıştır.

## KAYNAKÇA

### ARŞİV KAYNAKLARI

Arquivo Municipal de Lisboa: Kitap 10, Belge 4, 24 Mart 1414.

Arquivo Nacional Torre do Tombo: Mosteiro de Santa Maria de Tarouquela, kutu No 2, Paket no 14, Env. 1317.

Historical Archive of Goa:

- Regimentos e Instruções, n. 1436, d.147v.
- Regimentos e Instruções, n. 1438, d. 1.28.
- Regimentos e Instruções, n. 1438, d. 36.

Livro Carmesim: Regimento da Câmara Municipal de Lisboa, Brasão de Lisboa, 1502.

Manuel Fernandes: Livro De Tracas De Carpintaria com Todos os Modelos e Medidas Pera se Fazerem Toda a Navegação, Biblioteca da Ajuda, Lisboa 1616, belge 14.

### KAYNAK ESERLER

Antonio Cordeyro: **Historia Insulana das Ilhas a Portugal Sugeytas no Oceano Occidental**, Lisboa 1717.

Avise Da Cadamosto: **Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra**, Ed. Damião Peres, Lisboa 1988.

\_\_\_\_\_: **Viagens de Luís de Cadamosto e de Pedro de Sintra**, Ed. Damião Peres, Lisboa 1948.

- Damião de Góis: **Crónica do príncipe D. João**, Ed. Graça Almeida Rodrigues, Universidade Nova de Lisboa 1977, b. XXI.
- eI-Ídrîsî: **Tabula Rogeriana**, Konrad Miller's Collage of the Bodleian MS, 1154, Pococke 375.
- Ernst Georg Ravenstein: **A Journal of the First Voyage of Vasco da Gama, 1497-1499**, Cambridge Library Collection, Cambridge 2010.
- Fernando Oliveira: **O Livro da Fábrica das Naus**, Çev. Academia de Marinha, The Book of Naus Construction (1991), Lisboa 1580.
- \_\_\_\_\_ : **Arte da Guerra do Mar: 1507 - 1581**, Arquivo Histórico da Marinha, Coimbra 1555.
- Garcia de Resende: **Chronica dos Valerosos e Insignes Feitos del rey Don João II. de Gloriosa Memoria: 1455 – 1495**, Lisboa 1622.
- Gomes Eanes de Zurara: **Crónica do Conde D. Pedro de Menezes**, Çev. Freitas de Carvalho, Porto 1988.
- \_\_\_\_\_ : **Crónica da Tomada de Ceuta Por El-Rei D. João I.**, Çev. Alfredo Pimenta, Lisboa 1965.
- \_\_\_\_\_ : **Crónica de Tomada de Ceuta Por El-Rei D. João I**, Çev. Francisco Maria E. Pereira, Lisboa 1915, b. 50.

\_\_\_\_\_:

**The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea**, Çev. Charles Raymond Beazley, Hakluyt Society London 1896, seri I, b. XCV.

Jernónimo Zurita:

**Annales de La Corona de Aragón (1610)** , Çev. Angel Canellas López, Zaragoza 2003, c. V, Libro XI, B. LII.

Katib Çelebi:

**Tuhfetü'l-Kibâr fi Esfâri'l-Bihâr**, Haz. İdris Bostan, Türk-İslam Bilim – Kültür Mirası Dizisi: 21, TÜBA (Türkiye Bilimler Akademisi) 2018.

Luis De Albuquerque:

**Tábua Dos Roteiros Da Índia De D. João de Castro**, Fac-simile do Códice 33 do Cofre da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Ed. Inapa, Lisboa 1988.

Ruy de Pina:

**Chronica de El-Rei D. Afonso V**, Lisboa 1902.

Manuel de Faria e Sousa:

**Asia Portuguesa Tomo III: De Manuel de Faria y Sousa-Lisboa 1675**, Ed. Manuel Busquets de Aquilar, Livraria Civilização 1945-47, c.3, b. IV (Empieça la Memoria de todas las Armadas), s. 525-560.

Ziya Paşa:

**Endülüs Tarihi**, İstanbul : Karabet ve Kasbar Matbaası 1887-1888, s. 157-158.

## ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

Afonsinas, Ordenações: **Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa 1984.**

Agius, Dionisius A.: **Classic Ships of İslam: From Mesopotamia to the Indian Ocean, Brill 2008.**

Albuquerque, Luis De: **Dúvidas e Certezas na História dos Descobrimentos Portugueses, Lisboa 1990.**

\_\_\_\_\_: **Introdução à História dos Descobrimentos Portugueses, 5th Edition, Lisboa 2001.**

\_\_\_\_\_: **Os Descobrimentos Portugueses, Lisboa 1985.**

Almeida, Manuel Lopes De,  
Idlaine Ferreira da Costa Brochado,  
Antonio Joaquim Dias Dinis: **Monumenta Henricina, Coimbra: Comissão Executiva das Comemorações do V Centenário da Morte do Infante D. Henrique, 1960-1974, Coimbra 1960.**

Amador, Pedro: **“Armas de Artilharia da Guerra Peninsular”, Revista de Artilharia, Ed. Joaquim Formeiro Monteiro, Julho a Setembro de 2010, S. II, s. 329- 350.**

Amato, Alessia: **“Naval Muslim Analysis of Gharb Al-Andalus”, Heritages and Memories From the Sea, 1st International Conference of the**

**UNESCO Chair in Intangible Heritage and Traditional Know-How: Linking Heritage,** Évora 14-16 January 2015, s. 47-53.

Anderson, James M.:

**The History Of Portugal,** London 2000.

Anstey, Roger ve P.E.H. Hair:

**Liverpool, the African Slave Trade, and Abolition: Essays to Illustrate Current Knowledge and Research,** Chippenham 1989.

Araújo, Inês Filipa Meira:

“As Tapeçarias de Pastrana Uma Iconografia da Guerra”, **Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento de História Mestrado em Arte Yüksek Lisans Tezi,** Património e Teoria do Restauo, Lisboa 2012.

Arnold, David:

**Coğrafi Keşifler Tarihi,** Çev. Osman Bahadır, İstanbul 1995.

Aydın, Yusuf Alperen:

**Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770),** İstanbul 2011.

Ayvazoğlu, Coşkun Fırat:

“Uluburun Batığı’na Genel Bakış”, **Seminer Sunum,** Ankara 2015.

Axelsson, Eric:

“Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, **The**

**Geographical Journal**, Haziran 1961, sayı 127, s. 145-155.

Barata, João da Gama Pimentel: **Estudos de Arqueologia Naval**, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa 1989.

Barbosa, Pedro Gomes: “Alguns Grupos Marginais nos Documentos de Santa Maria de Alcobaça, Séculos XII e XIII”, **Documentos, Lugares e Homens: Estudos de Historia Medieval**, Lisboa 1991, s. 105-131.

\_\_\_\_\_ : **Conquista de Lisboa 1147: A Cidade Reconquistada aos Mouros**, Lisboa 2004.

Barghahn, Barbara Von: “Blending Myth and Reality: Maritime Portugal and Renaissance Portraits of the Royal Court”, **Journal of Global Initiatives: Policy, Pedagogy, Perspective**, S. 11/1, Ekim 2016, s. 9-42.

Barker, Richard Alan: “A gun-list from Portuguese India: 1525”, **Journal of the Ordnance Society**, 1996, S. 8, s. 52-71.

\_\_\_\_\_ : “Shipshape for Discoveries and Return”, **Mariner’s Mirror**, 1992, S. 78, b. 4, s. 433-447.

Barros, Amândio Jorge Morais: **Porto: A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos**, Ed. Academia de Marinha, Lisboa 2016.



Barros, João de: **Décadas da Ásia: Dos feitos, que os Portuguezes Fizeram no Descobrimento, e Conquista, dos Mares, e Terras do Oriente**, Lisboa 1552- 1559.

Barros, Maria Filomena Lopes de: “Foral dos Mouros Forros de Lisboa-1170”, **Os Forais de Palmela – Estudo Crítico**, Palmela 2005, s. 9-45.

\_\_\_\_\_ : “As Comunas Muçulmanas em Portugal: Subsídios Para o Seu Estudo”, **RFL**, 1990, S. 7, s. 85-100.

\_\_\_\_\_ : **Tempos e Espaços de Mouros: A Minoria Muçulmana no Reino Português (Séculos XII a XV)**, Lisboa 2007.

\_\_\_\_\_ : “The Muslim Minority in the Portuguese Kingdom (1170-1496): Identity and Writing”, **E-Journal of Portuguese History**, Porto 2015, S. 13, n. 2, s. 18-35.

Beazley, Charles Raymond: “Prince Henry of Portugal and the African Crusade of the Fifteenth Century”, **The American Historical Review**, Ekim 1910, S. 16, No. 1, s. 11-23.

Bellabarba, Sergio: “The Origins of the Ancient Methods of Designing Hulls: A Hypothesis”, **Mariner’s Mirror**, 1996, S. 82, b. 3, s. 259-268.

Bellec, François,  
Rogério D. Oliveira ve  
Hubert Michéa:

**Naus, Caravelas e Galeões: Na Iconografia das Descobertas**, Lisboa 1993.

Bethencourt, Francisco:

“Creolization of the Atlantic World: The Portuguese and the Kongolese”, **Portuguese Studies**, 2011, S. 27, no. 1, s. 56- 69.

Beydilli, Kemal:

“Portekiz”, **DİA**, İstanbul 2007, c. 34, s. 328 – 329.

Birmingham, David:

**A Concise History Of Portugal**, 2nd Edition, Cambridge University Press, Cambridge 2003.

Black, Jeremy:

**European Warfare**, London 2002.

Blackmore, Josiah:

**Moorings: Portuguese Expansion and the Writing of Africa**, London 2008.

Bostan, İdris:

“XVI. Yüzyılda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, **Mimarbaşı Koca Sinan: Yaşadığı Çağ ve Eserleri**, Vakıflar Genel Müdürlüğü 1988, c. 1, s. 125-129.

\_\_\_\_\_:

**Adriyatik’te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler (1575-1620)**, İstanbul 2009.

\_\_\_\_\_:

“Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed.

- İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 325-340.
- \_\_\_\_\_ : “Kemal Reis”, **DİA**, Ankara 2002, c. 25, s. 226-227.
- \_\_\_\_\_ : **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, İstanbul 2005.
- \_\_\_\_\_ : **Osmanlı Akdenizi**, Küre Yayınları 2017.
- \_\_\_\_\_ : **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Ankara 1992.
- \_\_\_\_\_ : **Osmanlılar ve Deniz: Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler**, Küre Yayınları 2007.
- \_\_\_\_\_ : “Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası”, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 173-183.
- \_\_\_\_\_ : ”Tersâne-i Âmire”, **DİA**, İstanbul 2011, c. 40, s. 513-516.
- Boxer, Charles Ralph: **Carreira da India: Ships men, Cargos, Voyages**, Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, Lisboa 1959.

- \_\_\_\_\_ : **The Portuguese Seaborne Empire: 1415-1825**, New York 1969.
- \_\_\_\_\_ : “Admiral João Pereira Corte-Real and the Construction of Portuguese East-Indiamen in The Early Seventeenth Century”, **Mariner’s Mirror**, 1940, S. 26, b. 4, s. 388-406.
- Bozkurt, Nebi: “Tersane”, **DİA**, İstanbul 2011, c. 40, s. 511-513.
- Braga, Paulo Drumond: “Os Forçados Das Galés Percursos de um Grupo Marginalizado”, **Carlos Alberto Ferreira de Almeida in Memoriam**, Faculdade de Letras da Universidade do Porto c. I, s. 187- 200.
- Braga, Poulo – Isabel Drumond: **Ceuta Portuguesa: 1415-1656**, Ceuta: Instituto de Estudios Ceutíes 1998.
- Britto, Nogueira De: **Caravelas, Naus e Gales de Portugal**, Livraria Lello, Porto 1960.
- Buarcos, Vide João Brandão de: **Grandeza e Abastança de Lisboa em 1552**, Organização e Notas de José da Felicidade Alves, Lisboa 1990.
- Burns, Robert I.: **Muslims, Christians, and Jews in the Crusader Kingdom of Valencia**, Cambridge University Press 1984.

- Casson, Lionel: **Illustrated History of Ships & Boats**, Newyork 1964.
- \_\_\_\_\_ : **The Ancient Mariners: Seafarers an Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times**, 2. Edition, Princeton 1991.
- Castro, Filipe Vieira de: “O Livro da Fábrica das Naus no Contexto da Construção Naval Oceânica do Século XVI”, **Fernando Oliveira: Um Humanista Genial**, Ed. Carlos Morais, Universidade de Aveiro 2010, s. 491 – 522.
- \_\_\_\_\_ : **The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River**, Texas A&M University Press 2005.
- \_\_\_\_\_ : **História da Marinha Portuguesa: Navios, Marinheiros e Arte de Navegar 1500-1668**, Org. Francisco Contente Domingues, Academia de Marinha, Lisboa 2012.
- \_\_\_\_\_ : “In Search of Unique Iberian Ship Design Concepts”, **Historical Archaeology**, Haziran 2008, S. 42, b. 2, s. 63-87.
- \_\_\_\_\_ : “Rising and Narrowing: 16th-Century Geometric Algorithms Used to Design the Bottoms of Ships in Portugal”, **International Journal of Nautical Archaeology**, 2007, S. 36 (1), s. 148-154.

- Ceran, İsmail: “Merîñiler”, **DİA**, Ankara 2004, c. 29, s. 196.
- Christensen, Arne Emil: “Proto-Viking, Viking and Norse Craft”, **The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Series, seri 12, New York 2001, s. 72-88.
- Ciciliot, Furio: “Note sulle Caravellae Medievali Mediterranee”, **Atti del Convegno Maestri d'Ascia e Banchieri nell'Epoca di Colombo: Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria**, Savona 1998-1999, c. 34-35, s. 71-82.
- Cipolla, Carlo Maria: **Guns, Sails, and Empire**, Pantheon Books, New York 1965.
- Clarke, Penny: **The Story of Explorers and Exploration**, Salaria Book Company, Brighton - İngiltere 2007.
- Coelho, Maria Helena da Cruz: **D. João I: o que re-colheu Boa Memória**, Rio de Mouro: Círculo de Leitores 2005.
- Correia, Jorge, Ana Lopes: “Azemmour, Morocco: Early Sixteenth Century Portuguese Defences”, **Fort Journal**, S. 42, Ocak 2014, s. 3-29.
- Cortesão, Armando: “Subsídios para a História do Descobrimento da Guiné e de Cabo Verde”, **Boletim da**

- Agencia Geral das Colonias**, Ano. VII, No. 76, Coimbra 1931, s. 3-39.
- Cortesão, Jaime: **A Expansão dos Portugueses no Período Henriquino**, Lisboa 1975.
- Costa, Leonor Freire: **Naus e Galeões na Ribeira de Lisboa: A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo**, Lisboa 1997.
- Crone, Gerald Roe: **The Voyages of Cadamosto and Other Documents on Western Africa in the Second Half of the Fifteenth Century**, Hakluyt Society, London 1937.
- Crowley, Roger: **Conquerors: How Portugal Forged the First Global Empire**, New York 2015.
- Cruz, Abel Dos Santos: **A Nobreza Portuguesa em Marrocos no Século XV (1415-1464)**, Porto 1995.
- Dadan, Ali: “Tarihte İslam Dünyasını Hedef Alan Viking Saldırıları”, **İslâm, San'at, Tarih, Edebiyat ve Mûsikîsi (İSTEM) Dergisi**, 2015,S. 25,s. 111- 124.
- Danışan, Gaye: “16. Yüzyılda Osmanlılarda Deniz Astronomisi ve Astronomi Aletleri”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Bilim Tarihi Anabilim Dalı, **Doktora Tezi**, İstanbul 2016.

- Davis, Robert C.: **Christian Slaves, Muslim Masters**, New York 2004.
- Diffie, Bailey W. ve George D. Winius: **Foundations of the Portuguese Empire 1415-1580, Europe and the World in the Age of Expansion**, Minneapolis 1977.
- Disney, Anthony Rendell: **A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807 Volume I: Portugal**, Cambridge University Press 2009.
- \_\_\_\_\_ : **A History of Portugal and the Portuguese Empire: From Beginnings to 1807 Volume II: The Portuguese Empire**, Cambridge University Press 2009.
- Domingues, Francisco Contente: **A Carreira da Índia**, CTT Correios de Portugal, Lisboa 1998.
- \_\_\_\_\_ : “Barca”, **Navegações Portuguesas**, Instituto Camões, Lisboa 2005, (Çevrimiçi) <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegaport/c03.html>, 5 Şubat 2019.
- \_\_\_\_\_ : **Os Navios do Mar Oceano: Teoria e Empiria na Arquitectura Naval Portuguesa dos Séculos XVI e XVII**, Lisboa 2004.
- Duarte, Luís Miguel: **África: Nova História Militar de Portugal**, direcção de Manuel Themudo Barata e



**Nuno Severiano Teixeira**, Círculo de Leitores, Lisboa 2003.

Durand, Robert:

**Les Campagnes Portugaises Entre Douro et Tage aux XII et XIII Siècles**, Paris 1982.

Elbl, Martin Malcolm:

“The Caravel and the Galleon. In Cogs, Caravels and Galleons”, **Conway's History of the Ship**, Ed. Robert Gardiner, Newyork 2000, b. 8, s.91-114.

\_\_\_\_\_:

“The Portuguese Caravel and European Shipbuilding: Phases of Development and Diversity”, **Revista da Universidade de Coimbra**, 1985, S. 33, s. 543- 572.

Elbl, Martin Malcolm ve

Carla Rahn Phillips:

“The Caravels and the Galleons”, **Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650**, Ed. Robert Gardiner ve Richard W. Unger, Naval Institute Press, Annapolis 1994, s. 91-114.

Farinha, António Dias:

“Tânger”, **Dicionário de História de Portugal**, Ed. Joel Serrão, Círculo de Leitores 1998, c. IV, s. 114 – 116.

\_\_\_\_\_:

“Norte de África”, **História da Expansão Portuguesa**, Ed. Francisco Bethencourt ve Kirti Chaudhuri, Lisboa 1998, c. I, s.118-136.

- \_\_\_\_\_ : **Os Portugueses Em Marrocos**, Instituto Camões Coleção Lazúli 1999.
- Fonseca, Henrique Alexandre de: **A Caravela Portuguesa**, Coimbra 1934.
- \_\_\_\_\_ : **Os Estaleiros da Ribeira da Naus**, Lisboa 1990.
- Fonseca, Henrique Quirino da: **A Caravela Portuguesa: E A Prioridade Técnica Das Navegações Henriquinas**, Coimbra 1934.
- \_\_\_\_\_ : **A Arte de Navegar-Cartografia e Cartógrafos Portugueses-Os Navios Das Descobertas e Conquistas**, Lisboa 1931.
- Forey, Alan: “Papal Claims to Authority Over Lands Gained From the Infidel in the Iberian Peninsula and Beyond the Straits of Gibraltar”, **La Papauté et les croisades / The Papacy and the Crusades: Actes du VIIe Congrès de la Society for the Study of the Crusades and the Latin East/ Proceedings of the VIIIth Conference of the Society for the Study of the Crusades and the Latin East**, 2011, s. 131-141.
- Frazer, William: **Reproduction Map of the World by Venetian Monk Fra Mauro, Manuscript on Vellum-1804, British (Museum) Library Additional MS 11767.**

- Friel, Ian: “The Carrack: The Advent of the Full Rigged Ship”, **Cogs, Caravels and Galleons**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Series, c. 8, Chartwell Books Inc. 2000, s. 77-90.
- Gerli, Michael: **Medieval Iberia: An Encyclopedia**, Routledge 2003.
- Godinho, Vitorino De Magalhães: **Documentos Sobre a Expansão Portuguesa**, Lisboa 1956.
- Gomes, Sandra Rute Fonseca: **Territórios Medievais do Pescado do Reino de Portugal**, Coimbra 2011.
- Guilmartin, John Francis: **Kalyonlar ve Kadırgalar**, Çev. Ali Özdamar, İstanbul 2010.
- Hazlett, Alexander Dean: “The Nãu of the Livro Nautico: Reconstructing a Sixteenth-Century Indiaman From Texts”, **Office of Graduate Studies of Texas A&M University Doctor of Philosophy**, Mayıs 2007.
- Heid, Bill: **Francis Drake: Echoes of the Dragon's Drum**, Shallow Creek Publishers, Collinsville 2013.
- Hobson, John M.: **The Eastern Origins of Western Civilisation**, Cambridge University Press 2004.

- İnalçık, Halil: **Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)**, 14.Baskı, İstanbul 2009.
- Kaçar, Mustafa, Atilla Bir: “Usturlap”, **DİA**, İstanbul 2012, c. 42, s. 195 – 196.
- Landström, Björn: **The Ship: An Illustrated History**, Çev. M. Phillips, Doubleday & Company Inc. , Garden City 1961.
- Lane, Frederic Chapin: **Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance**, John Hopkins University Press, Baltimore 1992.
- Leitão, Humberto ve J. Vicente Lopes: **Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga E Actual**, Centro de Estudo Historicos E Ultramarinos, Lisboa 1970.
- \_\_\_\_\_: **Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual**, Lisboa 1963.
- Leite, Duarte ve Vitorino De Magalhães Godinho: **História Dos Descobrimentos: Colectânea de Esparsos**, Haz. Vitorino Magalhães Godinho, Lisboa 1958.
- Levi, Joseph Abraham: “Muslim Science as the Source of the Portuguese Age of Discoveries”, **Comparative Literature and Culture**, Purdue University Press 2013, S. 14, s. 2-8.

- \_\_\_\_\_:
- “Peregrinações Sefarditas-Intercâmbios Culturais: 1492-1919”, **Processo de Universidade de Verão: 16 de Junho-16 de Julho de 2003**, Universidade de Lisboa 2003, s. 1-35.
- Lewis, Michael:
- “Armada Guns: A Comparative Study of English and Spanish Armaments”, **Mariner’s Mirror**, 1943, S. 29, s. 3-39.
- Livermore, Harold V.:
- A New History of Portugal**, Cambridge University Press 1976.
- Lopez, Robert Sabatino,  
Irving Woodworth Raymond ve  
Olivia Remie Constable:
- Medieval Trade in the Mediterranean World: Illustrative Documents**, New York 1955.
- Macedo, Newton de:
- História de Portugal: A Epopeia dos Descobrimentos-A Dinastia de Avis e a Expansão Ultramarina**, Matosinhos 2004.
- Mark, Hans:
- “Henry the Navigator and the Early Days of Exploration”, **American Association for the Advancement of Science**, 1992, sayı 158, s. 99-122.
- Marques, Alfredo Pinheiro:
- Os Descobrimentos e o 'Atlas Miller'**, Universidade de Coimbra 2005.

- Marques, Antonio Henrique  
R. De Oliveira: **History Of Portugal**, 2nd Edition, Columbia University Press, New York 1976.
- Marques, João Martins da Silva: **Descobrimentos Portugueses, Suplemento ao Vol. I (1057-1460)**, Lisboa 1988.
- Martins, Cláudia Susana Nunes: “Portuguese history storyboard”, **Teaching Crossroads: 7th IPB Erasmus Week Proceedings**, Instituto Politécnico de Bragança, Mayis 2012, s. 145-169.
- Marzia, Estela Marisa de Matos: “Relatório de Estágio: Inventário da Artilharia Histórica dos Séculos XIV a XVI do Museu Militar de Lisboa: Bases para uma Proposta de Salvaguarda e Valorização”, **Universidade de Évora Escola de Ciências Sociais Departamento de História Yüksek Lisans Tezi**, Évora 2014, b. Anexos, s. II.
- Mathew, K. M.: **History of the Portuguese Navigation in India:1497-1600**, Delhi 1988.
- Matos, João Xavier v.d.: “Roman Slag Distribution in the Portuguese Sector of the Iberian Pyrite Belt”, **Sociedad Española Para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero**, León 2011, s. 563-573.
- McGrail, Sean: **Boats of the World: From the Stone Age to Medieval Times**, Oxford University Press 2004.

- Meliá, Juan Tous: **Guía histórica del Museo Militar Regional de Canarias Tenerife**, Santa Cruz de Tenerife 2000.
- Melo, Celso P. de: “A Ciência dos Descobrimentos”, **Ciência Hoje**, Mart 2000, vol. 27, no 158, s.16-23.
- Mendonça, Henrique Lopes de: **Estudos Sobre Navios Portuguese Nos Seculos XV e XVI**, Typographia da Academia Real da Cienceia, Lisboa 1892.
- Meneses, Avelino de Freitas de: “Os Açores e os Impérios Séculos XV a XX”, **Arquipélago**, Seri 2<sup>a</sup>, Sayı XIII (2009), s. 205-218.
- Menezes, José de Vasconcelos e : “Tercenas de Lisboa-III”, **Revista Municipal**, S. 48, no. 19 (1987), s. 3-14.
- \_\_\_\_\_ : “Tercenas de Lisboa-I”, **Revista Municipal**, S. 47, no. 16 (1986), s. 3-17.
- Milani, Gabriel,  
 Paulo B. Lourenco,  
 Y. W. Esquivel  
 Daniel V. Oliveira, B. Riveiro: “Limit Analysis of Loaded Out-of-Plane Rubble Masonry: A Case Study in Portugal”, **Civil-Comp Proceedings: The Fourteenth International Conference on Civil, Structural and Environmental Engineering Proceedings**, S. Haziran 2013, s. 1-15.

- Monteiro, João Gouveia,  
Miguel Gomes Martins ve  
Tiago Viúla de Faria: “Another 1415: Portugal’s Military Landscape at the time of Agincourt”, **Journal of Medieval History**, S. 43/1, 2017, s. 118-135.
- Moreno, Humberto Baquero: “Contestacáo e Oposicao da Nobreza Portuguesa ao Poder Político nos Fináis da Idade Media”, **RFL: História**, II série, Porto 1987, sayı IV, s. 103-118.
- Mori, Victor Hugo ve  
Adler Homero Fonseca de Castro: **Arquitetura Militar: Um Panorama Histórico a Partir do Porto de Santos**, São Paulo 2018.
- Morison, Samuel Eliot: **The European Discovery of America: A.D. 500-1600**, Oxford University Press 1971.
- Mott, Lawrence V.: **The Development of the Rudder: A Technological Tale**, Texas A&M University Press 1996.
- Muhaj, Ardian: “Quando Todos Os Caminhos Levavam a Portugal: Apêndice”, **Universidade de Lisboa Faculdade de Letras Departamento de História**, Doktora Tezi, Lisboa 2013.
- \_\_\_\_\_ : “The Hundred Years War and the Beginnings of the Portuguese Expansion in Africa”, **Lacobus**, S.27 /28, Sahagún (Leon) 2010, s. 87-94.



Nicolle, David: **The Portuguese in the Age of Discovery c. 1340-1665**, Met-At-Arms, Osprey Yayınları 2012.

Ogot, Bethwell Allan: **História geral da Africa, V: Africa do século XVI ao XVIII**, Unesco 2010.

Oliveira, Aurélio de: “As Concessões Mercantis e a Construção Atlântica Portuguesa”, **Actas do Congresso Internacional Espaço Atlântico de Antigo Regime: Poderes e Sociedades**, Lisboa 2005, s. 1-12.

Oliveira, João Brás de: **Os Navios da Descoberta**, Uniao Grafica, Lisboa 1940.

\_\_\_\_\_ : **Os Navios de Descobrimentos**, Ministério da Marinha, Lisboa 1940.

Özbaran, Salih: “Avrupa’nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası”, **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. I, s. 99-109.

\_\_\_\_\_ : “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Doçentlik Tezi**, İstanbul 1976.

- Özdemir, Mehmet: “Ebû Ubeyd El-Bekrî”, **DİA**, İstanbul 1994, c. 10, s. 247-248.
- \_\_\_\_\_ : “Endülüs”, **DİA**, İstanbul 1995, c. 11, s. 211.
- \_\_\_\_\_ : **Endülüs Müslümanları: Siyasi Tarih**, TDV, Ankara 2016.
- \_\_\_\_\_ : “Mülûkü’t-Tavâif ”, **DİA**, İstanbul 2006, c. 31, s. 553-556.
- Parry, John Horace: **The Establishment of European Hegemony 1415-1715: Trade and Exploration in the Age of the Renaissance**, Harper & Row, New York 1966.
- Paviot, Jacques (Ed.): **Portugal et Bourgogne au XV e siècle (1384-1482): Recueil de Documents Extraits des Archives Bourguignonnes**, Lisboa 1995, s. 72.
- Pearson, Michael Naylor: **The New Cambridge History of India: The Portuguese in India**, New Delhi 1990.
- Pereira, Rui Filipe Ferreira: “D. Afonso, Duque de Bragança: da Morte de D. Duarte a Alfarrobeira”, **Universidade do Porto Faculdade de Letras Mestrado em Estudos Medievais**, Porto 2016.
- Peres, Damião: **História dos Descobrimentos Portugueses**, Lisboa 1959.

\_\_\_\_\_ : **History of the Portuguese Discoveries**, Centenary Publication, Lisboa 1968.

\_\_\_\_\_ : **História dos Descobrimentos Portugueses**, Porto 1943.

Pico, Maria Alexandra

Tavares Carbonell:

**A Terminologia Naval Portuguesa Anterior a 1460**, Sociedade de Língua Portuguesa, Lisboa 1963.

Quintella, Ignaco da Costa:

**Annaes da Marinha Portugueza**, Academia Real das Sciencias, Lisboa 1839 – 1840.

Randles, William G. L.:

“The Alleged Nautical School Founded in the Fifteenth Century at Sagres by Prince Henry of Portugal, Called the 'Navigator'”, **The International Journal for the History of Cartography**, London 1993, sayı 45, s. 20-28.

Rawlings, Helen:

**The Spanish Inquisition**, Blackwell Publishing 2006.

Razûk, Muhammed:

“Hafşiler”, **DİA**, İstanbul 1997, c. 15, s. 125 – 128.

Reis, Maria de Fátima:

**Campanhas do Norte de África 1415-1578**, Matosinhos 2006.

Saddiki, Said:

“Ceuta and Melilla Fences: a EU Multidimensional Border?”, **Canadian**

**Political Science Association Proceedings**,  
2010, s. 1 – 18.

Salgado, Augusto António Alves: “Portuguese Galleon’s Armament at the End of the Sixteenth Century”, **Ars Nautica- IX. Reunião Internacional de História da Náutica e da Hidrografia**, Ed. Francisco Contente Domingues, Patrimonia 1999, s. 277-292.

Scammell, Geoffrey Vaughn: **The World Encompassed: The First European Maritime Empires**, University of California Press 1981.

Schechner, Sara J.: “Astrolabes and Medieval Travel”, **The Art, Science, and Technology of Medieval Travel**, Ashgate 2008, s. 181-210.

Schwarz, George R.: “The Iberian Caravel: Tracing the Development of a Ship of Discovery”, **Edge of Empire: Proceedings of the Symposium “Edge of Empire” Annual Meeting of the Society for Historical Archaeology Sacramento -2006**, Ed. Filipe Vieira de Castro ve Katie Custer, Caleidoscópio 2008, s. 23- 42.

Serrão, Joaquim Veríssimo: **História de Portugal**, Lisboa 1978.

Serrão, Joel, António Henrique  
R. De Oliveira Marques,  
Valentim Alexandre ve

- Jill R. Dias: **Nova História da Expansão Portuguesa**, Lisboa 1998.
- Sezgin, Fuat: **Amerika'nın Müslümanlar Tarafından Kristof Kolomb Öncesi Keşfi ve Piri Reis**, İstanbul 2013.
- \_\_\_\_\_ : **İslamda Bilim ve Teknik**, Çev. Abdurrahman Aliy; Eckhard Neubauer'in katkılarıyla, Ankara 2007.
- Silva, Carlos Guardado da: "A Cidade de Lisboa na Preparação da Conquista de Ceuta", **Cadernos do Arquivo Municipal**, 2015, S. 2, n. 4, s. 13-37.
- Silva, Milton da Aparecida e: **D. Henrique, "O Navegador (1394-1460): Entre a Memória e a História"**, Alfenas/MG 2016.
- Smith, Roger C.: **Vanguard of Empire: Ships of Exploration in the Age of Columbus**, Oxford University Press, New York 1993.
- Sousa, José Maria Cordeiro de: **Inscrições portuguesas de Marrocos. Lisboa: Junta Nacional de Educação**, Lisboa 1953.
- Soyer, François: "King Manuel I and The Expulsion of the Castilian Conversos and Muslims From Portugal in 1497: New Perspectives",

**Cadernos de Estudos Sefarditas**,  
Southampton 2008, n. 8, s. 33-62.

\_\_\_\_\_ :  
“Muslim Slaves and Freedmen in Medieval  
Portugal”, **Al-Quantara**, Julio-Diciembre  
2007/2, S. XXVIII, s. 489-516.

\_\_\_\_\_ :  
**The Persecution of the Jews and Muslims of  
Portugal**, Leiden-Boston: Brill 2007.

Şeyban, Lütfi:  
**Reconquista: Endülüs'te Müslüman-  
Hristiyan İlişkileri**, İz Yayıncılık, İstanbul  
2003.

\_\_\_\_\_ :  
“Endülüs Kültür Havzasından İberya-Avrupa  
Kültürlerine Geçen Kelime ve Kavramlar-I”,  
**A Journal of Oriental Studies**, 2013/2, S.12,  
s. 4.

\_\_\_\_\_ :  
**Endülüs**, Albaraka Türk Yayınları, İstanbul  
2014.

Şükürov, Qiyas:  
“Vattasîler”, **DİA**, İstanbul 2012, c. 42, s. 571-  
572.

Tabakoğlu, Hüseyin Serdar:  
“Akdeniz'de Osmanlı-İspanya Rekabeti, 1560-  
1574: Teşkilat, Denizgücü ve Savaş”, **İstanbul  
Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü,  
Tarih Anabilim Dalı**, Doktora Tezi, İstanbul  
2016.

- Tanrikulu, Murat: “Portolan Haritaların Kaynağı, Genel Özellikleri ve Etkileri”, **Harita**, Ocak 2017, S. 157, s. 30.
- Taviani, Paolo Emilio: **Cristoforo Colombo’nun Maceraları**, Çev. Tülin Altınova, Kitap Yayınevi 2003.
- Turan, Şerafettin: “Barbaros Hayreddin Paşa”, **DİA**, İstanbul 1992, c. 5, s. 65-67.
- Unesco: **The African Slave Trade from the Fifteenth to the Nineteenth Century: Reports and Papers of the Meeting of Experts**, Unesco 1985.
- Unger, Richard W.: **Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800**, Ashgate 1997.
- \_\_\_\_\_:
- Cogs, Caravels, and Galleons: The Sailing Ship 1000-1650**, Ed. Robert Gardiner, Conway's History of the Ship Serisi, Conway Maritime Press, London 1992.
- \_\_\_\_\_:
- The Ship in the Medieval Economy, 600-1600**, Croom Helm, London 1980.
- Vacas, Tomás, Nuno Fonseca vd.: “Reconstrução Virtual De Uma Nãu Quinhentista”, **FCT Projecto Report**, Coordenação-Instituto Superior Técnico, Texas A&M University, Lisboa 2010, s. 1-62.

- Valdés, Fernando: “Al-Andalus: The Orient in the West”, **Treasures of the Aga Khan Museum: Masterpieces of Islamic Art- Catalogue**, Berlin 2010, s.90-107.
- Verlinden, Charles: “Lanzarotto Malocello et la Découverte Portugaise des Canaries”, **Revue belge de Philologie et d'Histoire**, 1958, c. 36, fasikül 4, s. 1173-1209.
- Viagno, Marco: “The Fra Mauro Code”, **Addis Ababa University**, 26 March 2017, s. 16-17.
- Wolf, Kenneth Baxter: “The "Moors" of West Africa and the Beginnings of the Portuguese Slave Trade”, **Journal of Medieval & Renaissance Studies**, 1994, S. 24, n. 3, s. 449.

## GÖRSELLER

Sara F. Soares, The World of Discoveries Müzesi, Porto 2014.

Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos, Lisboa 2005.

Jorge Cardoso, Museu de Marinha - Sala da Marinha Mercante, Lisboa 2005.

Vladimir Tkalčić, Museu de Marinha - Sala dos Descobrimentos, Lisboa 2013.

## İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.crossingtheoceansea.com/OceanSeaPages/OS-38-CapeBojador.html>, 30 Ocak 2019.



<http://www.crossingtheoceansea.com/OceanSeaPages/OS-24-Real-Atlantic-Islands.html>, 30 Ocak 2019.

<http://i.imgur.com/f85VMQL.png>, 30 Ocak 2019.

<https://direitasja.com.br/tag/tecnologia-seculo-xvi/>, 29 Mart 2019.



## EKLER

### EK 1: Prens Henrique Döneminde Keşfedilen/ Ele Geçirilen Yerler

TARİH	YER	TARİH	YER
1415 <sup>434</sup>	Septe	1443 <sup>435</sup>	Arguim
1419 <sup>436</sup>	Cape Nun	1444 <sup>437</sup>	Senegambiya (Senegal)
1419-20 <sup>438</sup>	Porto Santo – Madeira	1445 <sup>439</sup>	Cape Blanco
1427 <sup>440</sup>	Azor Adaları	1447 <sup>441</sup>	Cape Verde
1434 <sup>442</sup>	Cabo de Bojador	1447 <sup>443</sup>	Gambiya Nehri

<sup>434</sup> Portekiz kralı I. João tarafından Portekiz topraklarına katılmıştır. Prens Henrique ise Septe'nin alınması öncesinde yapılan hazırlıklarda aktif rol aldığı gibi bizzat babası ile septenin alınması için çıkılan sefere de katılmıştır. Septe alındıktan sonra I. João tarafından kendisine “Viseu Dükü” unvanı verilmiştir. Prens Henrique'in çıktığı bu sefer onun kariyerinde önemli yer tutmakla birlikte kendisinin deniz aşırı keşiflere yönelmesinde etkili olmuştur. Bkz, Gomes Eanes de Zurara, **Crónica da Tomada**, s. 8.

<sup>435</sup> Eric Axelsson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 147, Harold V. Livermore, **A History of Portugal**, s. 190.

<sup>436</sup> Gomes Eanes de Zurara, **Guinea**, s. 31 – 33.

<sup>437</sup> Eric Axelsson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 147.

<sup>438</sup> İlk olarak 1419 yılında Madeira Adaları arasından Porto Santo keşfedilmiş, 1420 yılında ise iskân edilmeye başlandı. Eric Axelsson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 147.

<sup>439</sup> Gomes Eanes de Zurara, **Guinea**, s. 44.

<sup>440</sup> Avelino de Freitas de Meneses, “Os Açores e os Impérios Séculos XV a XX”, **Arquipélago**, Seri 2ª, Sayı XIII (2009), s. 207.

<sup>441</sup> Anthony Rendell Disney, **Portugal II**, s. 32, Eric Axelsson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 147 – 148, Harold V. Livermore, **A History of Portugal**, s. 191.

<sup>442</sup> Gomes Eanes de Zurara, **Guinea**, s. 30 – 34.

<sup>443</sup> Eric Axelsson, “Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India”, s. 147 – 148, Harold V. Livermore, **A History of Portugal**, s. 191.

1436 <sup>444</sup>	Rio de Ouro	1456 <sup>445</sup>	Rio Grande
1441 <sup>446</sup>	Ras Nouadhibou	1458 <sup>447</sup>	Kasrüssagir

## EK 2: Karasuları Dışındaki Portekiz Gemileri<sup>448</sup>

YIL	TİPİ	KÖKEN	ADI	SAHİBİ	KAPTAN	BÖLGESİ
1437	Karavel	Portekiz	-	D. Henrique	Gomes Estevez	Septe, Tanca
1439	Nâu	Portekiz	-	D. Henrique	Diogo Pinheiro	Portekiz
1441	Gemi	Portekiz	(2 Gemi)	-	-	Septe
1443	Karavel	Flandra	-	D. De Brás Eanes Borgonha		Brüj İstanbul <sup>449</sup>
1443	Nâu	Flandra	-	Casa ducal de Borgonha	Martim Afonso de	Brüj İstanbul <sup>450</sup>

<sup>444</sup> Eric Axelsson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 147.

<sup>445</sup> Eric Axelsson, "Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India", s. 148.

<sup>446</sup> Gomes Eanes de Zurara, **Guinea**, s. 44.

<sup>447</sup> Luís Miguel Duarte, **África: Nova História Militar de Portugal, direcção de Manuel Themudo Barata e Nuno Severiano Teixeira**, Círculo de Leitores, Lisboa 2003, c. I, s. 429.

<sup>448</sup> Asıl görev yeri Portekiz karasuları olup, zaman zaman karasuları dışına çıkan bazı Portekiz donanma gemileri de listeye dâhil edilmiştir. Tipi kayıtlara "gemi" olarak geçen gemiler, dönemin donanma gemilerinin teknolojisine ve yoğunluğuna bağlı olarak kadırga olabilir. Ardian Muhaj, "Quando Todos Os Caminhos Levavam a Portugal: Apêndice", s. 19- 28.

<sup>449</sup> Portekizli ustalar tarafından Brüj'de inşa edilmiş, Martim Afonso de Olivera'nın emrindeki filoda Burgonya dükü komutasında Osmanlı üzerine düzenlenen Haçlı seferlerine (1432) katılmıştır. Karavel dışında filoda, 1 kadırga, 1 barinel Haziran ayında Lizbon'da, 6 Temmuzda ise Septe'de konaklamıştır. Nisan 1445'de karavelin kaptanı Brás Eanes olmuştur. Burgonyalıları Trabzon Rum İmparatorluğu'na taşıdıktan sonra korsan gemi haline gelmiştir. Jacques Paviot (Ed.), **Portugal et Bourgogne au XV e siècle (1384-1482): Recueil de Documents Extraits des Archives Bourguignonnes**, Lisboa 1995, s. 72.

<sup>450</sup> Portekizli ustalar tarafından Brüj'de inşa edilmiş, Martim Afonso de Olivera'nın emrindeki filoda Burgonya dükü komutasında Osmanlı üzerine düzenlenen Haçlı seferlerine (1432) katılmıştır.

Oliveira							
1455	Karavel	Portekiz	-	Infante Henrique	D. Antonio	Uso di Mare	Atlantik
1455-6	Karavel	Portekiz	-	Cadamosto	-		Atlantik
1455	Karavel	Portekiz	-	Infante Henrique	D. Vicente	Dias	Atlantik
1455	Karavel	Portekiz	-	D. Henrique	-		Atlantik
1456	Karavel	Portekiz	-	D. Henrique	-		Atlantik
1456	Karavel	Portekiz	-	Luís de Faria	-		Portekiz
1456	Karavel	Portekiz	-	Infante Henrique	D. Antonio	Uso di Mare	Atlantik
1460	Karavel	Portekiz	-	-	Gonçalo	Ferreira	Atlantik
1460	Karavel	Portekiz	-	-	Antonio de Nolle		Atlantik
1460	Karavel	Portekiz	-	-	Diogo Gomez		Atlantik

Karavelle birlikte Papa emriyle İstanbul'a gönderilmiştir ancak İstanbul'a giderken yolda geciktiği için birkaç hafta sonra İstanbul'a vardı. 1449'a kadar İstanbul'da kaldı ve 1450'de Cevez'e döndüğünde imha edildi. Paviot (Ed.), **Portugal et Bourgogne au XV e siècle**, s. 72.

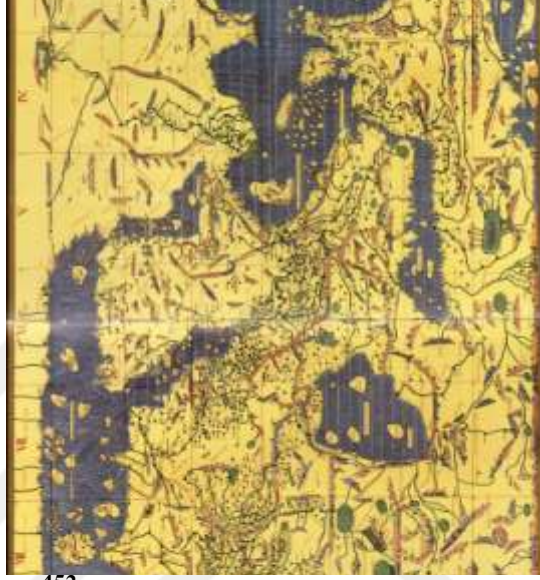
**EK 3: Endülüslü İdrîsî'nin Dünya Haritası (1154'de yapılmış, 1500 tarihli kopyası)**

**Kaynak:** Fuat Sezgin, **İslamda Bilim ve Teknik**, Çev. Abdurrahman Aliy; Eckhard Neubauer'in katkılarıyla, Ankara 2007, c. III, s. 13.



**EK 4: Endülüs'ü Haritacı İdrîsî'nin 1154'te Sicilya Kralı II. Roger için Çizdiği Harita<sup>451</sup>.**

**Kaynak:** el-İdrîsî, **Tabula Rogeriana**, Konrad Miller's Collage of the Bodleian MS, 1154, Pococke 375; Marco Viagno, "The Fra Mauro Code", **Addis Ababa University**, 26 March 2017, s. 16-17.



**EK 5: Fra Mauro Haritası<sup>452</sup>**

**Kaynak:** Marco Viagno, "The Fra Mauro Code", **Addis Ababa University**, 26 March 2017, s. 16-17.

<sup>451</sup> 15 yıl süren harita için El-İdrîsî uzun süren bir dünya seyahatine çıkmıştır. Asya'yı, İngiltere'nin Batı kıyılarını ve dünyanın o dönemde bilinen bölümlerinin çoğunu gezmiştir. Bu esnada, müsvedde haritalar hazırlamış, 1154'te eserini tamamlamıştır. Haritayı krala 70 parça hâlinde sunmuştur. Döneminin en ileri tekniklerinin kullanıldığı harita, çok sayıda keşfe ilham kaynağı olmuştur. Kopyası Fransız Ulusal Kütüphanesinde bulunan bu harita, kütüphanenin internet sayfasında da mevcuttur. El-İdrîsî, **Tabula Rogeriana**, Konrad Miller's Collage of the Bodleian MS, 1154, Pococke 375; Marco Viagno, "The Fra Mauro Code", **Addis Ababa University**, 26 March 2017, s. 16-17.

<sup>452</sup> William Frazer, Reproduction Map of the World by Venetian Monk Fra Mauro, Manuscript on Vellum-1804, British (Museum) Library Additional MS 11767. Fra Mauro Haritası, 1450'de Venedik asıllı Rahip Fra Mauro ile yardımcısı Andrea Bianco tarafından, Portekiz kralı V. Afonso için çizilmiştir. 24 Nisan 1459'da tamamlanarak Portekiz'e gönderilen haritanın yapımı sırasında Endülüs'ü ünlü coğrafyacı El-İdrîsî'nin haritalarından yararlandığı düşünülmektedir. Marco Viagno, "The Fra Mauro Code", **Addis Ababa University**, 26 March 2017, s. 16-17.



**EK 6: Erken Dönem (1502) Portekiz Nâu Tasviri<sup>453</sup>**

<sup>453</sup> *Carreira da Índia* olarak bilinen 4 direkli Portekiz gemisinin en eski tasviridir. Livro Carmesim, Regimento da Câmara Municipal de Lisboa, Brasão de Lisboa, 1502, b. 7v.

**Kaynak:** Livro Carmesim, Regimento da Câmara Municipal de Lisboa, Brasão de Lisboa, 1502, b.  
7v.

